



CATÓLICA
UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA | PORTO
Faculdade de Educação e Psicologia

***SER MULHER MOTORISTA DE VIATURAS PESADAS DE
MERCADORIAS NUM MUNDO MASCULINO: RELAÇÕES ENTRE
TRABALHO E SAÚDE, NUMA PERSPECTIVA DE GÉNERO***

Dissertação apresentada à Universidade Católica Portuguesa para obtenção do grau de Mestre
em Psicologia

- Especialização em Psicologia do Trabalho e das Organizações -

Andreia Filipa Agrelos da Silva Brízida

Porto, Março de 2012

***SER MULHER MOTORISTA DE VIATURAS PESADAS DE
MERCADORIAS NUM MUNDO MASCULINO: RELAÇÕES ENTRE
TRABALHO E SAÚDE, NUMA PERSPECTIVA DE GÉNERO***

Dissertação apresentada à Universidade Católica Portuguesa para obtenção do grau de Mestre
em Psicologia

- Especialização em Psicologia do Trabalho e das Organizações -

Andreia Filipa Agrelos da Silva Brízida

Trabalho efectuado sob orientação de

Professor Doutor António Fonseca

Professora Doutora Liliana Cunha

Porto, Março de 2012

Agradecimentos¹:

Gostaria, antes de mais, de agradecer a todas as pessoas que, directa ou indirectamente, contribuíram de forma importante para a realização deste trabalho:

À minha orientadora, professora Dr.^a Liliana Cunha, por toda a compreensão, auxílio e apoio que me forneceu durante este percurso académico. Muito Obrigada!

Aos motoristas homens e à motorista mulher que tiveram a bondade de partilhar as suas histórias de vida e que foram objecto deste trabalho.

Aos gestores de frota, que partilharam o seu saber e experiência, e me ajudaram dessa forma a conhecer as perspectivas de quem está nesta actividade e deram a conhecer as histórias que se escondem por detrás da mesma.

Ao grupo TRACAR, que demonstrou desde o início uma disponibilidade para a concretização deste projecto. E um obrigado pela simpatia com que nos receberam.

Ao Dr. Osvaldo, toda a disponibilidade e empenho em facultar os dados que se revelaram imprescindíveis para a realização deste trabalho.

Ao Dr. Pedro Lopes, pelo apoio incondicional, e pelo seu incentivo constante para eu seguir em frente e nunca desistir. Obrigada!

À Ana Raquel Vidal e à Marta Nunes por todo o apoio que me deram, neste meu percurso académico.

À Ana Costa, por me ajudar a concluir esta etapa. Obrigada!

À Marlene, minha irmã pelos dias que passou comigo e me auxiliou.

E porque os últimos são sempre os primeiros, aos meus pais, por acreditarem em mim, por me aturarem nos dias mais difíceis, obrigada por todo o carinho e apoio. Se cheguei até aqui, foi graças ao vosso esforço e dedicação. Vocês são sem dúvida são o meu exemplo de vida.

¹ Esta dissertação não foi escrita ao abrigo do novo acordo ortográfico.

Para finalizar dedico este trabalho a um grande homem que me fez despertar o olhar para esta GRANDE profissão, motorista de veículos rodoviários pesados de mercadorias, ao meu Pai, Fortunato Silva.

A todos os que fizeram parte desta viagem, o meu Muito Obrigada!

Resumo

A dimensão género tem implicações na percepção dos riscos para a saúde e está na origem de diferentes níveis de declaração de problemas de saúde entre homens e mulheres (Aïach, 2001; Vogel, 2003); todavia, nem sempre é tida em conta quando se estuda o impacto das condições de trabalho na saúde dos trabalhadores.

O presente estudo foi desenvolvido no Grupo TRACAR, junto dos motoristas de veículos pesados de mercadorias tendo como objectivo perceber se as consequências das condições de trabalho na saúde são percebidas de modo diferenciado em função do género. Paralelamente, pretende-se compreender melhor a entrada das mulheres em actividades tipicamente masculinas.

Para tal, optou-se por uma metodologia qualitativa, recorrendo a entrevistas individuais, a observações e à aplicação do Inquérito, Saúde e Trabalho (INSAT).

O tratamento de dados foi orientado pelos princípios da *Análise de Conteúdo*, permitindo identificar três categorias de primeira ordem/temas, sendo elas: (A) características da actividade; (B) trajectórias profissionais; (C) questões de género.

No que concerne aos resultados obtidos estes permitiram apontar para a existência de diferenças de géneros quanto à percepção e declaração de problemas de saúde específicos. O discurso da mulher motorista realça a facilidade de adaptação e integração neste colectivo de trabalhadores e não evidencia claramente a existência de dificuldades na conciliação entre o trabalho e a família. Por outro lado, manuseamento de cargas é apontado como um constrangimento da actividade profissional. No entanto, o discurso dos homens motoristas salienta a conciliação trabalho-família como uma problemática emergente do desempenho da actividade e apresentam-se conscientes das repercussões que esta tem na saúde.

Abstract

Although it is not always taken into account when studying the impact of working conditions on workers' health, gender dimension causes implication on the perception of health risks, and it is the origin of different levels of expression of health problems among men and women (Aiach, 2001; Vogel, 2003).

The study here presented was conducted at Grupo TRACAR, among professional drivers of heavy goods vehicles, with the aim to realize if the consequences of working conditions on health are perceived differently by gender. At the same time, we intend to better understand the entry of women in typically male activities.

Therefore, we chose a qualitative methodology using individual interviews, observation and the implementation of “INSAT: Inquérito, Saúde e Trabalho” – Inquiry, Health and Work.

Data processing was guided by the principles of *Content Analysis*, identifying three first-order categories, namely: (A) activity characteristics, (B) career paths, (C) gender issues.

The obtained results allowed pointing to the existence of gender differences in terms of perception and implication of specific health problems. On one hand, female driver's speech emphasizes ease of adaptation and integration in the collective of workers and not clearly shows the existence of difficulties in linking work and family. Handling of cargo is identified as a constraint occupation. On the other hand, male driver's discourse highlights work-family issues as a consequence of the activity, also revealing an awareness of the impact it has on health.

Índice

INTRODUÇÃO	1
PARTE I - ENQUADRAMENTO TEÓRICO	3
CAPÍTULO I – A ACTIVIDADE DO SECTOR DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE MERCADORIAS PESADAS	3
1.1. Transporte Rodoviário em Portugal	3
1.2. Legislação e a sua evolução	5
1.3. Uma actividade predominantemente masculina	8
CAPÍTULO II – A DIMENSÃO GÉNERO E O IMPACTO PERCEBIDO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NA SAÚDE: PONTOS DE PARTIDA DA PESQUISA	9
2.1. As condições de trabalho e as suas implicações na saúde	9
2.2. Condições de trabalho dos motoristas de veículos pesados de mercadorias	11
PARTE II - METODOLOGIA	12
2. ABORDAGEM METODOLÓGICA NO ESTUDO DAS RELAÇÕES ENTRE GÉNERO, TRABALHO E SAÚDE	12
2.1. Objectivos	13
2.2. Questões de investigação	13
2.3. Caracterização da empresa	13
2.4. Participantes	14
2.5. Instrumentos	16
2.6. Recolha de dados	19
2.7. Tratamento de dados	20
PARTE III – APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS	21
3.1. ANÁLISE DA ACTIVIDADE E ENTREVISTAS	21
3.1.1. O prescrito	21
3.1.2. O real da actividade	22
3.1.3. Para além da fachada	26
3.2. DESCRIÇÃO DE CATEGORIAS RESULTANTES DA ANÁLISE DE CONTEÚDO	29
1ª Categoria – A. Características da actividade	29
2ª Categoria – B. Trajectórias profissionais	32
3ª Categoria – C. Questões de género	36
PARTE IV – ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	39
PARTE V – CONCLUSÕES	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49

Índice de quadros

Quadro 1 - Síntese dos tempos de condução e repouso	7
Quadro 2 - Caracterização dos Participantes	15

Índice de figuras

Figura 1 - Horas de compensação do descanso semanal.....	5
Figura 2 - Exemplos de compensação do descanso semanal.....	6
Figura 3 - Factores determinantes da actividade de trabalho	27

Introdução

Ao longo dos vários anos o tema da inserção das mulheres em contextos de trabalho, maioritariamente masculinos (Messing, 2007; Lacomblez, 2008; Rodrigues, 2008; Nogueira, 2009; Santos, 2010; Rodrigues, 2010), tem sido objecto dos mais variados estudos e análises, aprofundando nomeadamente, questões que se prendem com as condições de saúde e trabalho numa perspectiva diferenciadora em função do género.

A presente investigação, pretende nesse sentido, apoiada nos supramencionados estudos, tentar dar o seu contributo e acrescentar uma nova perspectiva a esta temática, através da sua análise desta temática, aplicada aos motoristas de veículos pesados de mercadorias.

Assente nos pressupostos da psicologia do trabalho, este estudo tem como objectivo evidenciar às condições de trabalho, diferenciada consoante o género, partindo de uma análise aprofundada das condições de trabalho, assim como das dificuldades sentidas no desempenho da actividade, aplicadas ao sexo feminino, em contraste com o sexo masculino, e igualmente considerar a perspectiva dos mesmos em relação as implicações que estas provocam na sua saúde.

A divisão sexual é notória na maioria das sociedades (Kergoat, 1993) e reflecte-se consequentemente no mundo do trabalho, por exemplo através da diferença aplicável às remunerações entre homens e mulheres (Rodrigues, 2008). Desta forma releva, analisar a questão que tem levantado alguma polémica ao longo dos tempos, da necessidade de diferenciar a palavra “*sexo*” e “*género*”, isto porque, na psicologia do trabalho, estas duas palavras nem sempre anda de mãos dadas nem assumem o mesmo significado, podendo a palavra *género* assumir outro sentido. Por exemplo, quando falamos de *género profissional* (Clot, 1999) estamo-nos a referir aos – “saberes partilhados por determinado colectivo de trabalho, que permite que os seus membros se reconheçam” (Nogueira, 2009, p.3). Contudo, Messing (2007) menciona que para podermos falar de género, temos que fazer uma distinção clara do conceito de “*género*” e de “*sexo*”. Segundo a autora a palavra “*sexo*” relaciona-se com as características determinadas, nos homens ou nas mulheres, pelos cromossomas, distinguindo-se de “*género*”, que por sua vez, se refere às características habitualmente mais interessantes para ergónomos, determinadas socialmente.

A pertinência deste estudo prende-se com o facto de existir em Portugal, poucas referências temáticas e doutrinárias sobre a entrada/inserção da mulher neste específico sector

de actividade, e da necessidade face a essa lacuna, de enriquecer esta temática com as experiências e relatos das/os motoristas de viaturas pesadas de mercadorias, de forma a permitir uma análise mais real e profunda, sobre as condições de trabalho deste público-alvo, partindo-se da perspectiva de género.

Assim o presente estudo encontra-se organizado e dividido em cinco partes distintas, correspondendo a primeira parte ao enquadramento teórico do tema; a segunda à metodologia da investigação; terceira à apresentação dos resultados obtidos; quarta à análise e discussão dos resultados; e a quinta parte conclusões deste estudo.

No que respeita ao enquadramento teórico este encontra-se repartido em dois capítulos: o primeiro centra-se no sector dos transportes rodoviários pesados de mercadorias e o segundo capítulo aborda as condições de trabalho e o seu impacto na saúde numa perspectiva de género.

Na parte correspondente à metodologia da investigação será apresentada a fundamentação das opções metodológicas, descritos os seus objectivos específicos, as questões de investigação subjacentes ao estudo, bem como uma caracterização da empresa onde este estudo foi realizado. Será ainda abordado e elencado, os participantes envolvidos e os instrumentos utilizados, assim como se procederá à descrição dos procedimentos desenvolvidos ao longo do estudo.

No que respeita à apresentação dos resultados, estes são descritos consoante os dados provenientes da análise da actividade e do sistema de categorias elaborado a partir da análise de conteúdo.

Na análise e discussão dos resultados, procedemos a uma análise crítica dos dados obtidos de forma a cumprir com os objectivos propostos do presente estudo.

Após essa análise crítica em confronto com as questões levantadas ao longo de todo o estudo, terminamos com algumas reflexões e conclusões finais, onde se avançam igualmente algumas pistas para investigações futuras, assim como uma reflexão sobre as limitações resultantes deste percurso da investigação.

Parte I - Enquadramento teórico

Nesta primeira parte, abordamos a actividade do sector dos transportes rodoviários pesados de mercadorias, e procedemos à análise do seu impacto nas condições de trabalho e saúde.

Capítulo I – A actividade do sector dos transportes rodoviários de mercadorias pesadas

Desde do séc. XX que os transportes de bens, produtos e serviços, se tornaram uma ferramenta essencial para a economia. Com a liberalização da circulação na União Europeia, os transportes rodoviários tornam-se fundamentais para a economia mundial, uma vez que substituíram os serviços anteriormente prestados pelos transportes ferroviários ou náuticos. Este sector transforma-se assim, num elemento indispensável para o transporte de mercadorias, a nível local e internacional, dando origem a uma enorme rede de operações (Rodrigues, 2010).

Com o aumento sentido na circulação de transportes rodoviários, verifica-se uma grande agilização no que diz respeito à comercialização e distribuição dos vários serviços e produtos como, por exemplo, o transporte porta a porta² (Hamelin, 1989).

Segundo o mesmo autor (2000) mais de três quartos do total do mercado de carga é transportado por via rodoviária na Comunidade Europeia.

1.1 Transporte Rodoviário em Portugal

Os transportes rodoviários, em Portugal, como no resto do Continente Europeu, continua a dominar o mercado de transportes de mercadorias, porque oferece inúmeras vantagens quando comparado com os restantes modos de transporte, designadamente, a redução no tempo de entrega de mercadorias porta a porta, a flexibilidade das rotas, a elevada fiabilidade e a regularidade dos serviços prestados.

Em Portugal, no que concerne aos transportes rodoviários de mercadorias pesados disponíveis no mercado, podemos distinguir dos tipos de modelos que se diferenciam entre si

² Transporte porta a porta – prestação de serviços de recolha/entrega e transporte de remessas do expedidor até aos destinatários indicados

a nível conceptual, jurídico e económico, sendo eles o transporte por conta própria e/ou o transporte por conta de outrem (INOFOR, 2000).

O transporte por conta própria, também denominado por transporte privado ou transporte particular, é realizado por empresas industriais ou comerciais, cuja finalidade é satisfazer as suas próprias necessidades de provimento (matérias-primas) e/ou distribuição de produtos acabados. São empresas que optam por gerir a sua própria frota de veículos e equipa de motoristas, em alternativa à subcontratação do serviço de transporte (INOFOR, 2000).

Por sua vez, o transporte por conta de outrem, usualmente denominado por transporte público ou transporte profissional, é classificado como uma verdadeira actividade económica, e traduz-se pela organização de empresas especializadas na prestação de serviços de transporte, que prestam os referidos serviços mediante o pagamento de uma determinada quantia. Neste tipo de transporte podemos identificar os seguintes diferentes segmentos: transporte a curtas distâncias ou de âmbito regional; transporte de média distância ou nacional; transporte de longa distância ou internacional (INOFOR, 2000).

O transporte de âmbito nacional e regional, direccionado para um país ou para uma região, representa grande parte do transporte de mercadorias no transporte por conta de outrem, isto é, localiza-se na modalidade de transporte de carga com aluguer de veículo com o condutor (ANTRAM, 1998, citado por INOFOR, 2000).

O transporte de âmbito internacional é agrupado em transporte de lotes de dimensão não limitada e sem prazos a cumprir; é uma forma de transporte de maior complexidade, implicando um número acrescido de restrições resultante da abertura das fronteiras (INOFOR, 2000).

Ao nível nacional, a procura de serviços de transporte de mercadorias por conta de outrem é de 20% (INOFOR, 2000), maioritariamente de empresas industriais ou comerciais cuja estratégia de especialização e concentração de recursos no *core business* desencadeou um processo de outsourcing de actividades não principais, dando vantagens que são gerais para a maioria das empresas, como por exemplo, beneficiar de uma maior cobertura geográfica do operador. Já o serviço de transporte por conta própria representa 80% do mercado. Na dimensão internacional, este modo de transporte domina praticamente o mercado, detendo 90% do mesmo (INOFOR, 2000).

1.2. Legislação e a sua evolução

Na sequência do crescimento e desenvolvimento das operações de transporte rodoviário, foram definidas pela União Europeia, medidas para regulamentar as condições do trabalho dos motoristas de veículos pesados de mercadorias. Ao longo dos últimos anos, este sector tem vindo a sofrer mudanças no que concerne ao tempo de trabalho, mais propriamente ao tempo de condução a que estão sujeitos este público-alvo, existindo cada vez mais uma preocupação em aumentar as horas de descanso e diminuir o número de horas conduzidas.

O regulamento da Comissão Europeia (CE) nº 561/2006, procura harmonizar as condições de trabalho dos meios de transporte terrestre, principalmente no que se refere ao sector rodoviário, e propõe-se melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária.

O supramencionado regulamento vem desta forma estabelecer regras em matéria de tempo de condução, pausas e períodos de repouso a que os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias pesadas e de passageiros estão obrigados. Assim em matéria de tempo de condução e períodos de repouso dispõe o mesmo que:

- O tempo de condução diário não pode exceder as nove horas, no entanto, o tempo de condução pode ser alargado até ao máximo de dez horas, apenas duas vezes por semana. O tempo de condução semanal não pode exceder as 56 horas. Por último, o tempo de condução bissemanal (duas semanas) não pode exceder as 90 horas, podendo o fraccionamento ser efectuado da seguinte forma:

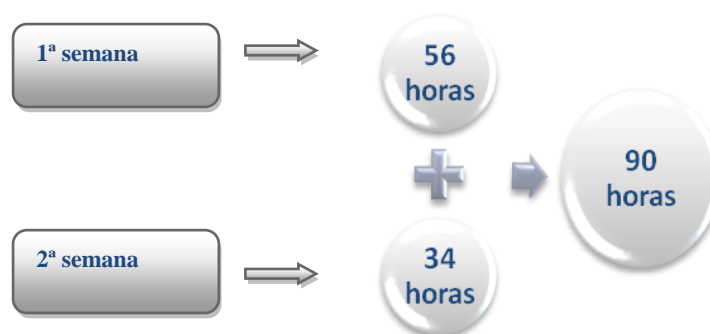


Figura 1 - Horas de compensação do descanso semanal

No que diz respeito aos períodos de repouso existem algumas especificidades:

- Após um período de condução de quatro horas e meia, o condutor é obrigado a realizar uma pausa com uma duração de 45 minutos. No entanto, o condutor pode substituir

esta pausa repartindo-a por uma de 15 minutos seguida de uma pausa de meia hora, isto é, o condutor tem que distribuir as pausas mencionadas anteriormente pelas quatro horas e trinta minutos.

No que respeita ao repouso, o condutor, a cada 24 horas, deverá efectuar um repouso de pelo menos 11 horas (artigo 8º). Contudo, existe a possibilidade de realizar um descanso de nove horas consecutivas, com a premissa de o realizar três vezes por semana (artigo 6º).

Entende-se por semana o período compreendido entre as 0 horas de segunda-feira e as 24 horas de domingo: a duração média de trabalho semanal, incluindo as horas suplementares, não pode exceder 48 horas³, sendo o período mínimo de repouso de 45 horas consecutivas. O período de descanso semanal poderá ser reduzido até 36 horas consecutivas se for gozado no local de afectação habitual do veículo ou do condutor. Se, por outro lado, for gozado fora do local de afectação o condutor tem que fruir 24 horas consecutivas.

Cada redução deve ser compensada antes do fim da terceira semana seguinte àquela em que a redução tenha ocorrido.

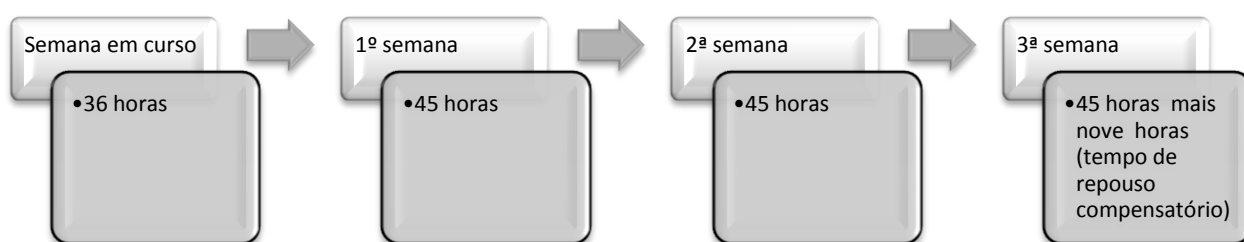


Figura 2 - Exemplos de compensação do descanso semanal

Todos os períodos de repouso, semanal ou diário, podem ser fruídos no veículo desde que este esteja equipado com instalações de dormida adequada a cada condutor e o veículo não se encontre em movimento.

O quadro 1 apresenta uma síntese acerca dos tempos de condução e repouso que o motorista de veículos de pesados de mercadorias deve realizar durante o desempenho da actividade.

³ Lei nº 73/98, de 10 de Novembro, artigo 3º, ponto 1

Tempo máximo de condução contínua	4 horas 30 m
Interrupção mínima de condução	45 minutos, fraccionáveis em período de 15 minutos
Tempo máximo de condução diária	9 horas, podendo ir até às 10 horas, duas vezes por semana
Período máximo de condução consecutiva	6 dias
Período máximo de condução consecutiva em duas semanas	90 horas
Repouso diário	11 horas consecutivas, podendo reduzir-se a nove horas três vezes por semana desde que compensadas antes do final da semana seguinte
Descanso semanal mínimo	45 horas consecutivas com a possibilidade de redução para 36 horas no domicílio ou 24 horas fora do domicílio, com a correspondente compensação antes do fim da terceira semana seguinte à semana em causa

Quadro 1 - Síntese dos tempos de condução e repouso (Parente, 2010)

Deste modo a legislação em vigor, passou a reforçar os métodos de controlo dos tempos de trabalho e de descanso aplicáveis aos condutores de veículos pesados de mercadorias. Esta evolução reflecte-se nomeadamente, através da sofisticação e precisão dos aparelhos de fiscalização, uma vez que inicialmente, o registo era realizado somente em cadernetas, nas quais os condutores apenas assinalavam à mão, os tempos de condução e repouso. Com o surgimento do Regulamento CE 3821/85 de 20 de Dezembro de 1985, é proposta a introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviário: os tacógrafos analógicos. Posteriormente, o Regulamento supramencionado, é substituído pelo Regulamento CE 2135/98, de 24 de Setembro de 1998, o qual alude à introdução do tacógrafo digital no mercado de transportes rodoviários pesados de mercadorias. A substituição dos tacógrafos analógicos por tacógrafos digitais veio facultar um controlo mais rápido e preciso de um maior volume de informação e, por outro lado, um aumento da segurança na manipulação da informação relativa aos tempos de condução e descanso.

1.3.Uma actividade predominantemente masculina

No que concerne mundo de trabalho a autora Amâncio (1994) refere que, apesar de as estatísticas demonstrarem que existe uma igualdade a nível do mercado de trabalho entre mulheres e homens, isso não se reflecte quando se analisa de perto, ou em contexto real, as actividades profissionais. De facto, estudos realizados (Grönkvist & Lagerlof, 2000; Messing, 2000) demonstraram que a integração das mulheres no meio profissional não se realiza uniformemente, ou seja, apresenta uma segregação horizontal (em relação a colegas do sexo masculino) e vertical (relativamente à ascensão profissional).

A actual situação das mulheres no mundo do trabalho remunerado pode parecer paradoxal. Se por um lado, o emprego feminino cresceu de uma forma muito significativa, por outro lado, muitas desigualdades ainda caracterizam a situação das mulheres, tanto na esfera do trabalho como no trabalho doméstico e familiar (Laufer, 2003).

Cada vez mais, as mulheres executam profissões que anteriormente eram realizadas exclusivamente por homens, o que acaba por desencadear o interesse por este tema.

Em Portugal, o Diário da República, N.º 296 — 26 de Dezembro de 2000 na Portaria nº 1212/2000 de 26 de Dezembro (anexo 1), apresenta uma lista nacional de profissões significativamente marcadas por discriminação em função do género, cuja população trabalhadora é tradicionalmente masculina ou feminina. Nessa lista é visível uma proporção de 97,5% de homens na profissão de condutores de veículos a motor, para apenas 2,5% de mulheres.

Apesar do número de mulheres ser cada vez maior em sectores outrora quase exclusivamente masculinos, a sua integração revela-se por vezes difícil devido à inadequação dos postos de trabalho e ferramentas, uma vez que, por norma estes são concebidos para medidas médias de um trabalhador do sexo masculino (Messing, 2000).

Como sabemos, a profissão de motorista de veículos pesados de mercadorias caracteriza-se por ser uma actividade tradicionalmente masculina. Sendo a presença das mulheres neste sector um fenómeno muito recente torna-se problemático compreender mulheres desempenham esta actividade, assim como, obter dados que discriminem que tipos de veículos conduzem (veículos de nove toneladas, carros pequenos, etc.), que tipos de viagens realizam (curta ou longa distância), estatuto profissional (trabalhadores por conta própria ou trabalhadores por conta de outrem) e as actividades das empresas que os empregam (sector de transporte de matérias perigosas, sectores de transportes de animais, entre outras) (Rodrigues, 2010).

A incorporação quase exclusiva de homens neste tipo de profissão possibilita aos motoristas, a construção de referências identitárias fortemente enraizadas na relação com a actividade, que se baseia na valorização de competências técnicas, num sentido desenvolvido da solidariedade no colectivo, consolidado na partilha da penosidade do trabalho, e numa segmentação assegurada das horas de trabalho e da vida familiar, que permite um investimento total na profissão (Nogueira, 2009). Neste seguimento, as mulheres poderão sentir uma dupla dificuldade em integrar profissões cuja actividade principal seja a condução; a responsabilidade de conduzir veículos de grande dimensão, remete a referências baseadas na função que apelam a uma robustez física, sentida na necessidade de carregar e descarregar a mercadoria que transportam, sendo a mesma encarada como uma aptidão naturalmente masculina.

Uma outra particularidade é a organização dos tempos de trabalho e a conciliação do tempo de trabalho com a vida familiar e pessoal. Esta profissão é caracterizada como já anteriormente se referiu e expôs, por ter uma legislação própria no que concerne ao tempo de trabalho, tendo em conta nomeadamente os horários alternados e irregulares desempenhados em grande maioria no regime de horário nocturno, potenciando assim um desgaste físico e psíquico, e consequências sociais e familiares para os trabalhadores que laboram neste regime (Parente, 2010). Estudos realizados por Scheller (1996) no âmbito dos transportes de passageiros referem profissões que são alvo de horários irregulares, e que igualmente provocam fadiga e variações constantes de sono, traduzem-se num desequilíbrio psicofisiológico, ao qual, as mulheres parecem ser mais resistentes do que os homens. O facto de as mulheres resistirem mais à fadiga e ao desequilíbrio psicofisiológico pode ser explicado pela dupla jornada das mulheres – a realização da actividade profissional e, paralelamente, as responsabilidades domésticas, que são ainda, numa grande maioria, assumidas por estas (Torres, Silva, Monteiro & Cabrita, 2004 citado por Nogueira, 2009).

Capítulo II – A dimensão género e o impacto percebido das condições de trabalho na saúde: pontos de partida da pesquisa

2.1 As condições de trabalho e as suas implicações na saúde

As condições de trabalho, no sector de transportes de rodoviários pesados de mercadorias, têm sofrido alterações ao nível da organização do trabalho, tempo de trabalho e

equipamentos. No entanto, existem ainda inúmeras condições de trabalho que podem ser penosas para os colaboradores que se traduzem em riscos elevados para a sua saúde e bem-estar (Rodrigues, 2010).

Marquié (1999) refere que embora alguns estados de saúde não sejam considerados patológicos estes não deixam de ser estados de sofrimento para os colaboradores, por isso o estudo das condições de trabalho é fundamental para a prevenção de riscos reais e próprios desta actividade.

Para podermos perceber de que modo os efeitos do trabalho se reflectem no bem-estar dos colaboradores, é necessário ultrapassar a concepção de saúde no trabalho, como a ausência de doença, e que a passemos a reconhecer como “um processo dinâmico oscilando diariamente enquanto os trabalhadores vão gerindo as contradições entre a preservação da saúde e a garantia de produtividade, tentando contornar as possíveis fontes de penosidade ou de dificuldade” (Barros-Duarte, Cunha & Lacomblez, 2007, p.55).

2.1.1. Saúde numa perspectiva de género

As políticas de saúde nem sempre são definidas seguindo uma orientação que promove a igualdade de género no local de trabalho (Rodrigues, 2008). Essencialmente “as políticas de saúde no trabalho não integram a exigência de um exercício misto e de igualdade no trabalho” (Rodrigues, 2008, p.15), o que se traduz na falta de condições ou dificuldades no seu exercício, isto é, em virtude de nos depararmos com uma realidade onde os postos de trabalho são tradicionalmente e maioritariamente masculinos, a mulher confronta-se perante essa mesma realidade, com um esforço acrescido para desempenhar as suas funções (Messing, 2000).

Estudos efectuados revelaram que, estatisticamente o número vítimas de acidentes do é superior no género masculino que do feminino, no entanto, paralelamente as mulheres sofrem mais de doenças profissionais (Grönkvist & Lagerlof, 2000), nomeadamente, é mais comum as mulheres contraírem perturbações músculo-esqueléticas, por estarem mais expostas à elevação de cargas, em posições e tarefas repetitivas e desajustadas à sua condição fisiológica (Grönkvist & Lagerlof, 2000), do que os homens.

Um outro aspecto que importa realçar é o facto de os condutores do sexo masculino recorrerem menos ao médico, do que os condutores do sexo oposto, em virtude por norma revelarem menos preocupações acerca do estado real da sua saúde. Por outro lado, esse sentimento é contraposto pela atitude das mulheres de vigília face a questões de saúde, cuja

preocupação que se projecta, não só nelas, mas também com a sua própria família, o que se traduz por isso numa maior percepção e consciência dos riscos profissionais na saúde (citado por Aiach, 2001).

2.2. Condições de trabalho de motoristas de veículos pesados de mercadorias

O mercado dos transportes rodoviários pesados de mercadorias sempre enfrentou uma concorrência feroz, aspecto que se reflectiu nas condições de trabalho a que os condutores estão sujeitos, designadamente, o facto das condições temporais da actividade estarem alheias às normas temporais previstas socialmente (Hamelin, 2000). A este nível, a legislação era também diminuta o que conduz muitas vezes a situações de trabalho precárias que necessitaram de ser protegidas.

Um motorista de veículos pesados está exposto a riscos mais elevados do que a média de trabalhadores de outras profissões (Parente 2010). São exemplos desta realidade, as patologias a nível psicológico, fisiológico e psicossocial nas quais se inclui, a fadiga, stress crónico, problemas músculo-esqueléticos e digestivos, entre outras. (Thierry, Chouanière & Aubry, citado por Parente 2010). Estes profissionais estão “constantemente numa situação de rectificação do tempo”, e numa sucessão de operações de condução, que levam a “um estado de tensão às vezes extremo” (Hamelin, 2001, p. 47, tradução livre). No transporte rodoviário de mercadorias, “o processo de trabalho dos motoristas é caracterizado por uma adaptação constante ao tempo de trabalho” devido aos riscos que atrasam a progressão do veículo pesado na circulação ou para a operação seguinte (Hamelin, 2001, p. 43, tradução livre).

A fadiga pode acarretar diversas consequências. Segundo as estatísticas europeias, 50% dos motoristas adormecem ao volante e 20% sofrem de fadiga (European Transport Safety Council, 2001).

Os autores, Rechtschaffen e Kalles (citado por Parente, 2010) alertam que a coordenação do tempo de descanso e o tempo de condução é fundamental para realização desta actividade. Também os resultados de estudos de fisiologistas e dos sociólogos convergem na ideia de que os acidentes de viação estão directamente relacionados com o elevado prolongamento do tempo de trabalho e não a duração da condução (Hamelin, 2000).

Importa referir a evolução ocorrida na década de 90, tendo sido marcada por inúmeros eventos sociais, desenvolvimentos legislativos e regulamentares, relativos aos condutores do sector dos transportes, acompanhado por uma grande transformação das condições concretas de realização de operações de transporte rodoviário (Hamelin, 2000). A duração da actividade

e os tempos de condução a que os condutores estavam sujeitos, foram reduzidos, diminuindo o número de noites passadas fora de casa, como consequência do desempenho da sua actividade profissional.

Parte II - Metodologia

2. Abordagem metodológica no estudo das relações entre género, trabalho e saúde

A integração da mulher em actividades predominantemente masculinas pode causar algumas reconstruções neste tipo de profissão (Lacomblez, 2008). A actividade de motorista de veículos pesados de mercadorias acarreta exigências nas condições de trabalho muito particulares, o que origina só por si algumas dificuldades no desempenho da função. Tendo este aspecto em consideração, interessa aceder e perceber a integração e adaptação das mulheres e homens que ingressam nesta profissão com vista a compreender as particularidades desta actividade de trabalho, as valências, os seus obstáculos, as diversas implicações do desempenho da função na vida fora do trabalho e o impacto que tem na saúde destes intervenientes.

O presente estudo tem como objectivo geral compreender as percepções das mulheres motoristas no que diz respeito à integração e adaptação na actividade de motorista de veículos pesados de mercadorias, a relação destas, com os colegas de profissão e ainda o impacto das consequências deste trabalho na saúde. Paralelamente, aceder à percepção dos motoristas do sexo masculino considerando ainda outras dimensões da actividade, tais como, os tipos de constrangimentos a que estão sujeitos e estratégias utilizadas para ultrapassar esses mesmos constrangimentos.

Para que seja possível alcançar os objectivos propostos, optámos por uma análise qualitativa que demonstrou ser eficaz na consecução de informação específica das percepções, opiniões, comportamentos e contexto social de populações particulares (Mack, MacQueen, Guest & Namey, 2005). Esta metodologia traduz-se numa mais-valia por possibilitar a descrição detalhada da percepção que os indivíduos têm acerca da temática em questão. Desta forma, o método qualitativo possibilita a interpretação e compreensão da complexidade de uma dada situação (Mack, MacQueen, Guest & Namey, 2005).

2.1.Objectivos

Para o presente estudo foram definidos os seguintes objectivos de investigação:

- 1) Compreender o contexto da actividade de motoristas de veículos pesados;
- 2) Explorar a relação entre as exigências da actividade e as condições de trabalho em função do género, e o seu impacto na saúde;
- 3) Analisar as relações entre homens e mulheres no contexto da sua actividade de trabalho;
- 4) Analisar a evolução de condições de trabalho, após a entrada de mulheres nesta profissão;
- 5) Explorar as condições e estratégias de conciliação entre a vida profissional e a vida familiar.

2.2.Questões de investigação

Partindo dos objectivos específicos do estudo em questão, e tendo em conta os instrumentos utilizados, foram definidas as seguintes questões de investigação:

- 1) Como é efectuada a integração das mulheres nesta actividade em específico?
- 2) Qual o contributo das mulheres na implementação de modificações das condições de trabalho, associadas à actividade condutor de veículos pesados de mercadorias?
- 3) Quais são as dificuldades sentidas pelo público-alvo deste estudo na conciliação entre trabalho, família e vida pessoal?
- 4) Numa perspectiva de género, qual a relação entre as duas condicionantes, trabalho e saúde?
- 5) Quais são as diferenças entre os homens e as mulheres no desempenho desta actividade?

2.3.Caracterização da empresa

O presente estudo foi desenvolvido no Grupo TRACAR, Transportes de Carga e Comércio, S.A.. A referida empresa apresenta-se inscrita no ramo de transportes logísticos, e caracteriza-se, fundamentalmente, pelo seu cariz familiar, na medida em que o seu modelo de negócio é passado de geração em geração e visto como um legado, integrando inclusive na mesma, vários indivíduos da família. O Grupo TRACAR foi fundado em 1961, sendo a sede da empresa desde o primeiro dia, nas suas instalações em Vila Nova de Gaia. Para além

destas instalações, o Grupo TRACAR dispõe de mais três filiais, uma em Lisboa, outra no Algarve e por último uma Barcelona.

A empresa tem o estatuto jurídico de Sociedade Anónima e emprega 242⁴ trabalhadores que se encontram distribuídos pelas diferentes filiais. Dos 242 trabalhadores, 223 são funcionários do sexo masculino e 19 do sexo feminino⁵. O Grupo TRACAR fornece transporte a nível local⁶, nacional⁷ e internacional⁸, sendo como tal, detentor de vários postos de controlo de tráfego: transportes nacionais localizados em Vila Nova de Gaia, Santa Iria de Azóia (Lisboa) e em Faro; e transportes internacionais, cujo sistema de gestão de tráfego e controlo por GPS é efectuado por via satélite através de Vila Nova de Gaia e Barcelona.

Esta empresa oferece assim, um leque de serviços para os mais variados destinos em Portugal e na Europa, entre eles, os serviços de carga geral completa, produtos alimentares, produtos em temperatura controlada, produtos em multi-temperatura, carga aérea – viaturas com *roller bed*,⁹ - grupagem¹⁰ ou carga fraccionada, armazenagem, distribuição nacional, operações logísticas, entregas contra-reembolso, aluguer de veículos pesados, seguros, serviços expresso 24h e 48h e manutenção e gestão de frotas.

2.4. Participantes

A amostra apresenta-se como uma amostra intencional: tal como menciona Matos (2008), “nos métodos qualitativos (...) as amostras não se pretendem aleatórias, mas sim intencionais, nem representativas de uma população, mas sim da experiência de um fenómeno” (p. 181).

Inicialmente foram contactadas empresas de transporte logístico e sindicatos de transportes rodoviários, com a pretensão possibilitar o contacto directo com condutores do sexo masculino e feminino, de veículos pesados de mercadorias que realizassem percursos a nível internacional, nacional ou local. No entanto, das empresas contactadas, apenas uma se mostrou disponível para colaborar com estudo a que nos propusemos.

⁴ O número de trabalhadores apresentado é referente a Outubro de 2010, no entanto este número de trabalhadores poderá já ter sofrido alterações até ao momento.

⁵ Dos 19 trabalhadores do sexo feminino, 18 pertencem aos de mais departamentos, financeiro, recursos humanos, entre outros, apenas uma desempenha a função de motorista de veículos pesados de mercadorias.

⁶ Serviço local – distribuição de carga num espaço geográfico reduzido, confinado a uma dada região.

⁷ Serviço nacional – distribuição de carga em todo o território português.

⁸ Serviço internacional – distribuição de carga em todo território internacional.

⁹ São galeras com roletes para deslizamento de paletes de carga área.

¹⁰ A actividade de grupagem, traduz num transporte várias mercadorias numa só carga.

A dificuldade em ter acesso a estes profissionais, designadamente do sexo feminino, a partir das empresas onde desenvolvem a sua actividade¹¹ levou-nos a construir uma amostra feminina muito reduzida, sendo que a mesma apenas reflecte a amostra de uma motorista (Grupo TRACAR). Com isto, exploramos apenas a realidade de uma empresa, que emprega motoristas do sexo masculino e uma motorista do sexo feminino. Ao optarmos por seguir este percurso, foi necessária a inclusão de gestores de frota¹² de modo se tornar perceptível de uma forma mais aprofundada a realidade deste colectivo de trabalhadores e as opções de organização do trabalho por eles definidas.

Por todos os motivos mencionados anteriormente a amostra final é constituída por uma condutora de veículos pesados de mercadorias, três condutores do sexo masculino de veículos pesados de mercadorias e dois gestores de frota, um homem e uma mulher.

Participantes	Sexo	Idade	Estado civil	N ° filhos	Função na empresa	Experiência profissional	Tipo de serviço	Horário laboral
V.F.	Masculino	33	Casado	2	Condutor Profissional - Camiões de 13 toneladas com galeras frigoríficas	8	Nacional	12h (Turno fixo)
A.S.	Masculino	52	Casado	2	Condutor Profissional - Camiões de 13 toneladas	22	Nacional	Isento de horário
V.M.	Masculino	50	Casado	2	Condutor Profissional - Camiões de 9 toneladas	22	Local	12h (turno fixo)
F.A.	Feminino	51	Solteira	2	Condutor Profissional - Camiões de 9 toneladas	11	Local	12h (turno fixo)
C.P.	Feminino	28	Casada	2	Gestor de Frota	6	Distribuidor de Cargas	8h (turno fixo)
M.F.	Masculino	38	Casado	3	Gestor de frota	17	Distribuidor de Cargas	8h (turno fixo)

Quadro 2 - Caracterização dos Participantes

¹¹O tecido empresarial do sector é composto, maioritariamente, por médias e grandes empresas, o que se traduz num processo de pedido e autorização moroso, não compatível com o tempo de realização desta pesquisa.

¹² Os gestores de frota são as chefias directas dos motoristas de veículos pesados de mercadorias, estão em permanente contacto com os trabalhadores.

2.5. Instrumentos

Na presente investigação privilegiámos fundamentalmente as grelhas de observação, que permitiram a auxiliar as observações de campo. O objectivo foi a utilização das observações como base, para melhor compreensão da realidade desta actividade, permitindo assim a sua caracterização fidedigna. Recorremos a entrevistas semi-estruturadas individuais, que possibilitaram a análise dos discursos e verbalizações dos profissionais, homens e mulher, com o objectivo de caracterizar e perceber as especificidades da actividade, assim como, responder às questões propostas neste estudo. Paralelamente, foi aplicado aos motoristas o Inquérito da Saúde no Trabalho (INSAT) com o intuito de conhecer e compreender a percepção que os participantes da nossa amostra têm das suas condições de trabalho bem como as consequências destas, na sua saúde.

2.5.1 Ancoragem na actividade real de trabalho

Compreender a realidade da actividade em estudo, é um requisito basilar para a presente investigação. Assim revelou-se essencial recorrer à análise da actividade, que permite nos examinar os modos de regulação definidos pelos trabalhadores face à tarefa, tendo sempre em conta as condições oferecidas pelo empregador (Castillo & Villena, 2005).

Revelou-se ainda essencial, acompanhar os motoristas no desenrolar da sua actividade, de modo a perceber no terreno, efectivamente o “*modus operandi*”, dinâmicas de trabalho, organização do tempo de trabalho, estratégias adoptadas e dinâmicas de adaptabilidade face às diversas situações. Desta forma, procurou-se entender os procedimentos técnicos e os “*modus operandis*” intrínsecos à actividade, mas também apreender o *como* e o *porquê* das diferentes estratégias aplicadas, conhecer a realidade efectiva desta actividade. Segundo a autora Santos (2006) a “actividade real, aquilo que se costuma chamar actividade por oposição à tarefa, é desdobrada por Clot em actividade realizada e o que chamou de real da actividade” (p, 36) ou seja é a sequência e a forma como trabalhador realiza actividade. Está visível que a actividade “corresponde também ao que não se faz, ao que não se pode fazer, ao que se deveria fazer, ao que se gostaria de fazer e àquilo que se faz sem se ter necessidade” (p.36).

Consciente da importância de perceber o real da actividade e, com o intuito de explicitar os saberes e vivências dos trabalhadores, os métodos de análise empregues nesta pesquisa compreendem a observação, questionamento e o registo de verbalizações presentes no decurso da tarefa. De forma a satisfazer e convergir com este objectivo, realizámos quatro viagens com quatro motoristas, dos quais três desempenhavam o serviço local e um desempenhava o serviço nacional.

2.5.2 Observações

A observação, enquanto método de análise da actividade concreta de trabalho, não pode ser desvinculada do contributo de outros métodos, no decorrer do processo de investigação (Esteves & Azevedo, 1998). Desde o início da investigação sentimos a necessidade de realizar observações deste colectivo de trabalhadores, durante o desempenho da sua actividade. Para além disto, tais observações revelaram-se fundamentais para fornecer substância à informação recolhida nas entrevistas possibilitando a articulação entre as verbalizações e o desempenho da função.

As observações foram realizadas durante o tempo de trabalho dos motoristas, dando origem a um relato cronológico de operações realizadas na actividade. Tal como refere, Rodrigues (2010), cada tarefa, cada evento pode levar a comentários para explicar, justificar, compreender, para *ver melhor* as realidades do trabalho, e os profissionais que a executam.

2.5.3. Entrevistas

O recurso a entrevistas semi-estruturadas revelou-se pertinente, senão mesmo essencial, para a recolha de dados, tendo em conta os objectivos propostos, permitindo simultaneamente, um controlo mínimo do investigador e ao mesmo tempo liberdade de expressão máxima por parte do entrevistado.

Como se sabe, uma entrevista, resume-se a um diálogo entre duas pessoas, em que uma delas, neste caso o investigador, tem como objectivo recolher informação sobre alguns aspectos, que o entrevistado pode fornecer. De facto, “a entrevista é utilizada para recolher dados descritivos na linguagem do próprio sujeito, permitindo ao investigador desenvolver intuitivamente uma ideia sobre a maneira como os sujeitos interpretam aspectos do mundo” (Bogdan & Biklen, 1994, p. 134).

No presente estudo, utilizou-se a entrevista semi-estruturada como método de recolha de dados, uma vez que a mesma permitiu estabelecer uma relação de confiança com o entrevistado e ainda a adaptação do guião de entrevista às características do interlocutor.

Este instrumento ofereceu-nos flexibilidade suficiente, permitindo a elaboração de um guião prévio de tópicos a discutir, que puderam ser desenvolvidos naturalmente e espontaneamente pelos "protagonistas" do fenómeno em estudo, servindo o guião apenas como uma referência estrutural para a recolha de informação.

Como tal foram construídos três guiões: guião administrado aos motoristas do sexo masculino e do sexo feminino (anexo 2), contendo quatro grandes questões globais: caracterização dos motoristas; da sua actividade profissional; o processo de integração na actividade neste sector; conciliação entre trabalho e vida familiar e pessoal.

Elaboramos um segundo guião (anexo 3) para administrar a motoristas do sexo feminino, tendo sido construído após a transcrição da entrevista aplicada no primeiro momento. O objectivo desta entrevista prendeu-se com o aprofundamento de informações que não foram tão bem exploradas num primeiro momento, informações cruciais para a presente investigação (dificuldades sentidas no desempenho da actividade, conciliação trabalho e família) assim como forma de esclarecer algumas questões que surgiram após a transcrição da entrevista.

Por último, administrou-se o guião de entrevista semi-estruturada aos gestores de frota (anexo 4). Este guião foi construído através das observações e no seguimento das entrevistas realizadas com os motoristas de veículos pesados de mercadorias. O objectivo foi possibilitar igualmente o contacto com o relato de profissionais, que apesar de não desempenharem esta função, vivem de perto a realidade dos motoristas, permitindo assim compreender o real da actividade.

2.5.4 Inquérito Saúde e Trabalho (INSAT)

O Inquérito Saúde e Trabalho (INSAT) foi elaborado com o objectivo de analisar o impacto das condições de trabalho, presentes e passadas, ao nível da saúde e bem-estar (Barros-Duarte, Cunha & Lacomblez, 2007). Através deste inquérito, foi possível elaborar uma caracterização das condições de trabalho associadas à actividade dos motoristas e identificar os principais factores de risco existentes. A aplicação do mesmo teve como objectivo caracterizar os principais riscos profissionais deste sector e compreender a

influência dos constrangimentos do trabalho na saúde dos trabalhadores. Deste modo, este inquérito encontra-se organizado em sete eixos principais: (I) o trabalho; (II) condições e características do trabalho; (III) condições de vida fora do trabalho; (IV) formação e trabalho; (V) saúde e o trabalho; (VI) a minha saúde e o meu trabalho; e (VII) a minha saúde e o meu bem-estar.

Para além disto, o INSAT permite uma recolha de vários dados permitindo criar condições para uma reflexão e consciencialização acerca da relação entre as condições de trabalho e os problemas de saúde (Barros-Duarte, Cunha & Lacomblez, 2010).

2.6. Recolha de dados

Procedemos, em conjunto com a empresa, à constituição da amostra, através de escolha dos serviços que iríamos acompanhar (serviço local e nacional) e por último quais os motoristas que poderiam ser potenciais participantes neste estudo.

Obtido o consentimento da empresa, os gestores de frota entraram em contacto com os possíveis participantes, com o propósito de proceder à marcação das viagens que serviram de base para a análise da actividade dos trabalhadores participantes na amostra. É de ressaltar que a marcação de viagens com os motoristas fora realizada de acordo com a disponibilidade dos mesmos.

Para uma melhor colaboração de todos os participantes, surgiu a necessidade de expormos o objectivo e os contornos da sua participação no estudo. Procedeu-se igualmente ao esclarecimento de que toda a informação recolhida estaria protegida por um termo de confidencialidade, que seria assinado no momento (anexo 5).

Escolheu-se para principiar o processo de recolha de dados a realização da entrevista tendo como ponto de partida o guião semi-estruturado, explicado anteriormente. As entrevistas foram gravadas em formato áudio com intuito de mais tarde procedermos à transcrição integral das mesmas; a duração da mesma ocorreu em intervalos de 30 minutos a 1h30. Importa ainda referir, que as entrevistas foram realizadas durante o desempenho da actividade, tendo em conta a irregularidade dos horários praticados por estes trabalhadores e a sua reduzida disponibilidade.

Tal como anteriormente referido, revelou-se fundamental, a realização de uma segunda entrevista à motorista do sexo feminino, assim como a realização de entrevistas às duas chefias - gestores de frota.

Os moldes em que foram realizadas as entrevistas aplicadas às duas chefias, foi o mesmo utilizado com restantes entrevistados, tendo sido igualmente explicado o objectivo do estudo e a contribuição dos trabalhadores no mesmo.

Para finalizar a recolha de dados junto dos motoristas, aplicámos o INSAT, o que possibilitou, tal como era objectivo já mencionado, colher a percepção dos motoristas em relação à sua saúde e também às questões da conciliação do trabalho e da família.

Em paralelo, ao longo de todo o processo de recolha de dados, efectuamos observações da situação de trabalho com base na grelha de observação (anexo 6), tendo como finalidade registar informações que permitissem contextualizar os discursos dos trabalhadores.

Estas observações possibilitaram a construção de dois cronogramas respeitantes a duas viagens, das quatro realizadas com os motoristas. Um cronograma direccionado para o serviço local (anexo 7) e outro para o serviço nacional (anexo 8) tendo como finalidade a representação de um dia de trabalho destes motoristas com a apresentação das rotas por eles executadas de forma detalhada.

2.7. Tratamento de dados

Numa investigação de cariz qualitativo, o processo de análise da informação tem início durante o próprio processo de recolha de dados, dado que à medida que se reúne a informação, esta vai sendo analisada em função da sua pertinência relativamente ao objecto de estudo em questão (Santos, 2010).

O tratamento de dados foi realizado de acordo com a *Análise de conteúdo* (organização da informação, codificação e categorização), o que se revelou bastante útil para a presente investigação.

Segundo a autora Bardin, (2004) a *Análise de Conteúdo* é “ como um conjunto de técnicas de análise das comunicações” (p. 37), que pretende a descrição dos conteúdos narrados, a partir da leitura sistemática das fontes de informação e do corolário de conhecimento resultante da análise das mesmas (Bardin, 2004).

Para a realização destes procedimentos utilizamos o programa informático de análise de conteúdo - Nvivo, versão QSR8.

Neste processo de investigação, começamos por ler as entrevistas com o objectivo de compreender o conteúdo nelas expresso. Assim foram assinalados os tópicos que se

demonstraram ser relevantes face às questões previamente formuladas e reconstruídas para o efeito, à medida que a análise decorria.

Importa considerar que a fase de codificação encerra duas etapas: o inventário, que se traduz no isolamento dos elementos e, posteriormente, a classificação, ou seja, a repartição de elementos, procurando atribuir uma determinada organização às mensagens (Bardin, 2004).

A codificação foi realizada inicialmente de um modo aberto, (Free Nodes) e num momento posterior, de uma forma mais estruturada (Tree nodes) em temas/categorias e subcategorias, estando algumas desde o primeiro momento definidas e outras tendo surgido ao longo do processo de análise, como explicamos anteriormente. Foram igualmente criadas categorias de primeira, segunda, terceira e última ordem. As primeiras, compreendem aspectos mais gerais, que se subdividem em itens cada vez mais específicos ao longo das categorias de segunda, terceira e última ordem.

Parte III – Apresentação de Resultados

3.1. Análise da actividade e entrevistas

3.1.1. O prescrito

Na realização de qualquer actividade laboral, existe o prescrito da função, que inclui em termos gerais, os objectivos (procedimento para a realização da actividade) e os resultados esperados.

A profissão de motorista de veículos pesados de mercadorias encontra-se catalogada pelo INOFOR e assim como no Catálogo das Profissões. No que concerne ao Catálogo das Profissões o motorista de veículos pesados de mercadorias enquadra-se no Grupo 8 - Operadores de Instalações e Máquinas e Trabalhadores de Montagem, Subcategoria 8.3 - Condutores de veículos e Embarcações e Operadores de Equipamentos Pesados Moveis e no grupo Base 8.3.3.2.0 – Motorista de veículos pesados de mercadorias:

Conduzir veículos pesados de mercadorias para transporte de produtos sólidos, líquidos e materiais pesados. Determinar percursos mais adequados. Assegurar que os bens são carregados e protegidos para prevenir estragos e perdas. Apoiar operações de carga e descarga de mercadorias. Executar pequenas reparações nos veículos. Efectuar entrega da mercadoria e documentação no local de destino.

Conforme podemos verificar na citação, o catálogo das profissões descreve a actividade dos motoristas de veículos pesados de mercadorias de uma forma mais normativa, tornando a actividade simples e linear no seu desempenho e, por conseguinte, acaba por não contemplar as diversas especificidades desta actividade. Já o INOFOR (2000) vai mais além, acrescentando na descrição o saber - fazer e os saberes - técnicos, preocupando-se em detalhar dimensões que, de certa forma são fundamentais para a realização desta profissão (anexo 9).

3.1.2. O real da actividade

Antes de prosseguirmos, é importante lembrar que a actividade de um motorista de veículos pesados de mercadorias apresenta especificidades nos seus serviços (local, nacional e internacional), nomeadamente, ao nível de horários de trabalho com consequências directas na conciliação da relação trabalho-família. Tal facto induziu ao afunilamento da investigação sendo que, apenas contemplámos dois tipos de serviços - o local e o nacional - excluindo o serviço internacional por não ser possível o acompanhamento dos motoristas que desempenham este tipo de serviço.

Para uma melhor compreensão, apresentamos seguidamente as descrições de duas viagens (das quatro realizadas), que podem ser acompanhadas pelo anexo 7 – de um motorista que presta serviços exclusivamente ao nível local – e pelo anexo 8 – de um motorista que assegura serviços ao nível nacional. Ambas as descrições são iniciadas com citações dos motoristas que ilustram a percepção dos trabalhadores relativamente à sua actividade:

3.1.2.1. Motorista que presta serviço local

[“Um dia normal de trabalho! Eu por norma, faço um serviço em que pego numa semana às 8h30 da manhã e saio às 8h30 da noite, é o caso desta semana, na próxima semana pego às 8h30 da noite e saio às 8h30 da manhã, portanto, eu tenho dois turnos. Fazemos troca de turnos no princípio da semana. E então, vou falar desta semana mesmo.

Vou falar de hoje, vim, troquei com o meu parceiro pus a galera a 25°C negativos, é uma galera frigorifica, portanto, tive que por a galera a 25°C negativos que é o que eles exigem para carregar e assim. Cheguei à Moeis e entreguei a documentação da carga

anterior, fui lá e eles mandaram-me encostar ao cais para carregar, entretanto carregaram-me, fechei as portinhas, foi para facturar” V.F., motorista do sexo masculino].

Um trabalhador que realize o serviço local, por norma, usufrui de um turno específico, que se traduz em horários rotativos, semana a semana. A especificidade de legislação¹³ nas actividades deste âmbito contempla também a possibilidade destes profissionais estarem sujeitos a isenção de horário trabalho. Assim sendo, a duração dos turnos é de cerca de 12 horas laborais, ou seja, o tempo de trabalho é relativamente maior do que o normal (8 horas), podendo prolongar-se até às 14 horas de trabalho.

O condutor que presta serviços exclusivamente ao nível local não goza de veículo (camião) próprio, isto é, por um lado é atribuído um veículo para cada dois destes trabalhadores por outro lado, o condutor realiza o serviço de acordo com o camião que lhe é atribuído na hora.

O primeiro passo para o motorista iniciar a sua actividade é a preparação dos documentos necessários e guias de transporte¹⁴, obrigatórios no acto do transporte da mercadoria. Podemos aferir neste ponto uma situação em que o prescrito diverge do que efectivamente se realiza. Conseguimos constatar que o prescrito não contempla as guias de transportes e os diferentes documentos como uma das tarefas dos condutores de veículos de pesados de mercadorias.

Outra particularidade é o tipo de galera¹⁵ que o motorista tem a seu cargo: quando nos referimos a uma galera frigorífica¹⁶, há necessidade de se confirmar a temperatura e regular a mesma de acordo com o tipo de alimento (congelados e frescos) que está a ser transportado.

Quando por sua vez nos referimos a uma galera de caixa rígida¹⁷ (alimentos secos ou produtos não alimentares) não é necessária a preocupação com este tipo de situação. Assim, o motorista unicamente tem que introduzir o cartão no tacógrafo ou disco e acto contínuo iniciar o percurso definido.

¹³Lei nº 7/2009, de 12 de Fevereiro

¹⁴Guia de transportes – documentos que o motorista deve fazer-se acompanhar no acto do transporte da respectiva carga.

¹⁵Semi-reboque.

¹⁶Semi-reboque frigorífico, projectado para transporte de alimentos frescos e congelados.

¹⁷Semi-reboque sem motor de frio.

O condutor inicia o transporte em direcção ao destino/cliente, que lhe foi atribuído pelo gestor de frota. Ao chegar ao cliente, o porteiro indica o cais¹⁸ no qual o motorista deve encostar o respectivo veículo e, para tal, realiza as manobras necessárias.

Seguidamente, dirige-se ao armazém para conferir o carregamento/descarregamento da mercadoria. Neste ponto somos confrontados com duas situações distintas: uma em que é o próprio cliente que efectua o carregamento/descarregamento da mercadoria e o motorista apenas observa e, outra em que é o próprio condutor a efectuar o carregamento/descarregamento da mercadoria. O carregamento/descarregamento da mercadoria pode ser realizado recorrendo a dois tipos de instrumentos: o porta-paletes eléctrico e o porta-paletes manual. Um porta-paletes¹⁹ manual requer um maior esforço físico, uma vez que o condutor tem que levantar as paletes, puxar até à galera e posteriormente baixar. Este movimento é repetido várias vezes seguidas, podendo chegar, por exemplo, às 40 paletes se estivermos perante um veículo de 13 toneladas. Importa referir que por norma os condutores utilizam o tempo em que estão no local de carga e descarga de mercadoria para cumprir o descanso de 45 minutos, para depois poderem conduzir as 4h30 seguidas.

Após a finalização do descarregamento/carregamento da mercadoria, o motorista fecha as portas da galera e procede ao *selamento* do carro. Importa referir que o *selamento* da galera pode ser feito pelo cliente ou então pelo próprio trabalhador. O selo é um código que se introduz num aparelho disposto na porta da galera. Este tem por objectivo assegurar que ninguém viole a mercadoria transportada, e que a mesma chegue ao destinatário intacta.

Por norma, neste tipo de serviço, o motorista tem que distribuir a carga por várias filiais do cliente, numa distância relativamente curta, limitada a uma dada região do país. No exemplo ora em análise, o condutor fica apenas pela cidade de Lisboa e arredores.

O motorista inicia novamente o percurso, e dada a obrigação de cumprimento do horário, são raras as vezes que efectua uma paragem, e quando o faz, é para realizar uma refeição ligeira, pelas necessidades fisiológicas ou então para realizar as horas de refeição (pequeno almoço, almoço, lanche e jantar). Frequentemente, a hora da refeição é o momento que o indivíduo utiliza para usufruir do tempo de descanso, de 45 minutos ou 15 minutos, conforme dita a lei. Os locais onde os motoristas de veículos de pesados de mercadorias realizam as suas refeições variam, consoante a rota que lhes é atribuída, podendo ser em locais destinados à restauração ou dentro do próprio veículo.

¹⁸Cais – Local de carga e descarga da mercadoria.

¹⁹ Equipamento que auxilio no transporte da mercadoria

Depois de executar todas as entregas, o motorista liga para o respectivo gestor de frota, para dar a conhecer que já realizou o serviço que este lhe atribuiu. Após recepcionar esta informação o gestor de frota poderá, ou não, atribuir um novo serviço, designado sempre de acordo com o tempo de trabalho que o motorista tem.

Ao finalizar o serviço, o motorista volta à empresa, estacionando o camião nas instalações da mesma. Entrega as respectivas guias de transporte de mercadorias ao gestor de frota, as chaves do camião ao porteiro e cessa assim o seu dia de trabalho.

3.1.2.2. Motorista que assegura serviços ao nível nacional

[“Um dia de trabalho. É sair de casa por volta das 21 horas, chegar ao cliente por volta das 22h encostar o carro ao cais. O cliente é que carrega o carro, é fazer a guia de transporte que é obrigatória por lei. Quando o carro tiver pronto, fecha-se o carro o cliente sela o carro e vai-se para o destino. Quando acaba o destino, o carro fica vazio, 4, 5 e 6 horas da manhã, depende, e vai-se dormir, para se fazer o descanso de 9 a 11 horas que são as necessárias e depois espero as ordens do chefe para carregar novamente para regressar a casa.” A.S. motorista do sexo masculino]

O serviço de transporte rodoviário nacional goza de algumas particularidades que o diferencia do serviço de transporte local. O primeiro ponto de distinção é a área geográfica de distribuição, em que o espaço geográfico é relativamente mais longínquo, abraçando todo o espaço do território português. O tempo de trabalho é também um ponto que os diferencia, aqui confrontamo-nos com um colectivo de trabalhadores que, por norma, se deslocam a casa em períodos de tempo espaçados, podendo prolongar-se, na maioria dos casos, por uma semana inteira, partindo por norma à segunda-feira e voltando apenas na sexta-feira.

Um condutor do serviço nacional inicia um dia de trabalho da mesma forma que o trabalhador do serviço local, com a excepção de que o primeiro indivíduo não compartilha o seu veículo com outro motorista (contrariamente ao que acontece no serviço local em que o mesmo veículo é utilizado por dois ou mais motoristas), como tal, pode iniciar a sua actividade a partir de casa, sem ter que se deslocar à empresa; isto, caso não necessite de abastecer o veículo com combustível nem precise de nenhum documento. Após receber as

indicações do gestor de frota, com a atribuição de um cliente, o motorista inicia a sua viagem em direcção ao primeiro cliente²⁰.

Aqui chegado, é realizado o abastecimento da mercadoria (exactamente nos mesmos moldes que o serviço local) para que seja possível dar início à viagem de longo curso.

No serviço nacional o condutor tem impreterivelmente que ter em atenção as horas de condução, realizando sempre as pausas de acordo com a legislação, mencionada anteriormente.

Após chegar ao segundo cliente²¹, o condutor entrega na portaria as guias de transporte da respectiva mercadoria e dirige-se para o cais para encostar o veículo. Seguidamente, sai da viatura e dirige-se para o armazém com o intuito de conferir se a mercadoria é descarregada correctamente, ou seja, assegurar-se que não é danificada ou furtada.

Aquando da sua chegada, vai realizar o descanso de nove horas a 11 horas, seguidas, em consonância com a lei. Durante este tempo o motorista aproveita para dormir; este tipo de serviço obriga-o a realizar o descanso, dentro das viaturas, uma vez que estas são munidas de camas.

Quando acorda, o motorista realiza a sua higiene pessoal, nos balneários da empresa, aguardando que o gestor de frota lhe atribua outro serviço. Importa referir que já se encontra no segundo dia de trabalho.

Após o almoço, o motorista pode, ou não, realizar um serviço local e posteriormente é-lhe atribuído outro serviço de longo curso. No caso que analisámos, o motorista recebeu um serviço que o encaminhou novamente para perto da sua habitação. No entanto, por vezes, pode ser atribuído um serviço no qual o indivíduo se vê obrigado a deslocar-se para mais longe de habitação (por exemplo, Lisboa para Algarve).

3.1.3. Para além da *fachada*

Após a realização da primeira análise de actividade, que permitiu uma familiarização com o trabalho dos motoristas de camiões, surgiu a necessidade de abordar mais especificamente alguns tópicos que interferem, directa ou indirectamente na realização da actividade.

²⁰Cliente que fornece a mercadoria.

²¹Cliente que recebe a respectiva mercadoria.



Figura 3 – Factores determinantes da actividade de trabalho

A presente figura enumera algumas acções que surgem no desenvolvimento da actividade e que a influenciam. Com o objectivo de melhor compreender estas interferências, recorreu-se a algumas verbalizações dos motoristas provenientes das entrevistas realizadas.

As condições climatéricas, de alguma forma provocam directamente dificuldade no exercício da actividade dos motoristas, [*“principalmente, quando os invernos são muito rigorosos tem que se andar com mais cuidado em certas estradas por causa da neve e do gelo, tem que se ter mais cuidado”* A.S., motorista do sexo masculino]. Este aspecto desperta uma atenção redobrada para a necessidade de adoptar uma condução mais cuidadosa e minuciosa, adaptando-se sempre as características do trajecto, nomeadamente, às estradas por onde percorrem de forma a realizarem uma condução segura.

Outro ponto que suscitou a nossa atenção é a escolha do percurso. Embora o prescrito contemple que o motorista usufrui de uma autonomia na escolha do percurso adaptado às suas necessidades, por vezes, essa escolha acaba por não se revelar por falta de condições que o mesmo oferece, a mais indicada. Um exemplo visível é as obras nas estradas [*“que devia de ter aquela sinalização V.F., motorista do sexo masculino*] porque quando [*“há obras na estrada existe desvios, ninguém se lembra que pode vir um camião de 19 metros, se não passa, olha não passa. E pronto, existe uma alternativa para carros ligeiros e para carros pesados não.”* V.F., motorista do sexo masculino] isto, por vezes, resulta num desvio ainda

mais prolongado, traduzindo-se num acréscimo de horas que pode provocar uma paragem numa localidade que não estava predestinada.

Além das estradas, também as limitações físicas das instalações dos respectivos clientes, nem sempre estão adaptados ou são adequados às dimensões das características das viaturas [*“há aí lojas que não têm as mínimas das mínimas condições.”* V.F., motorista do sexo masculino] o que exige um esforço acrescido por parte do condutor, na realização de manobras. Por vezes, em espaços reduzidos que limitam a mobilidade do veículo, o trabalhador orienta-se apenas pelo som emitido quando o camião embate numa estrutura, tal como refere o motorista relativamente ao encostar ao cais é [*“pelo barulho que (...) sabe-se está bom”* V.F., motorista do sexo masculino]. Contudo, isto não impossibilita os condutores de realizarem atempadamente a sua actividade uma vez que os mesmos, desenvolvem as suas próprias estratégias, de modo a suprimirem estas limitações e realizarem com sucesso a actividade.

Importa ainda referir que este tipo de actividade nem sempre se encontra confinada ao seu próprio tempo de acção, acabando por se cruzar com o ritmo de trabalho dos outros trabalhadores. Torna-se assim essencial, a tentativa constante, de sincronização do tempo de trabalho, entre os indivíduos que carregam/descarregam a mercadoria e os motoristas, o que pode representar uma dificuldade acrescida na realização da actividade. Um exemplo é a necessidade de gerir a acção de carregamento/descarregamento de mercadoria, sendo por vezes o motorista confrontado com situações em que não sabe [*“quanto tempo vai demorar”* V.F. motorista do sexo masculino] e acaba por [*“ter que aguardar”* V.F., motorista do sexo masculino] algum tempo.

Os horários rigorosos que a que estão sujeitos os motoristas, estejam eles a conduzir ou em momentos de descanso, é um elemento característico que está enraizado nesta profissão. Este elemento condiciona a esfera profissional e pessoa do motorista. Também a realização das refeições estão constantemente interligadas com o horário de trabalho, por exemplo [*“hora de almoço é mais ou menos 45 minutos 1 hora, mais coisa menos coisa, também depende um bocado do serviço que a gente tiver. Por exemplo se tiver o serviço controlado, é assim”* V.F., motorista do sexo masculino]. Caso se verifique um atraso, os motoristas vêm-se obrigados a alterar o seu itinerário de modo a reajustar os seus tempos de trabalho de forma a não infringir a lei.

Ao mesmo tempo, as especificidades desta actividade predispõem, muitas vezes, o sentimento de solidão, que parece estar omnipresente no desempenho da função, como menciona um dos motoristas [*“um dos grandes problemas desta profissão, (...) uma pessoa*

se sente só (...) no fundo sozinha” V.F., motorista do sexo masculino]. A solidão que estes motoristas sentem, justifica-se pelas inúmeras horas que conduzem diariamente, sozinhos. Para combater este sentimento, os indivíduos procuram comunicar com os colegas de trabalho utilizando a via telefónica. No entanto, durante estes momentos, o pensamento dos motoristas pode divagar, acabando por não se [*“ recordar coisas boas. Por norma recorda as coisas menos boas da vida ”* V.F., motorista do sexo masculino].

No seguimento do supramencionado, podemos constatar que a profissão dos motoristas de veículos pesados de mercadorias pesadas apresenta um paradoxo relevante: se por um lado, os motoristas têm uma autonomia que lhes permite decidir os percursos e controlar o seu horário laboral, incluindo as refeições; por outro lado, estão dependentes de terceiros para concluir com sucesso a sua actividade.

3.2.Descrição de categorias resultantes da *análise de conteúdo*

Apresentaremos de seguida, a descrição exhaustiva dos dados analisados, tendo em conta as várias dimensões. A apresentação será de acordo com as categorias e subcategorias definidas (anexo 10), tendo como orientação a cronologia destas, sendo que, ao longo da sua enumeração serão apresentadas verbalizações dos motoristas de modo a descrever as mesmas.

Foram identificados três grandes categorias: 1ª categoria – características da actividade; 2ª categoria – trajectórias profissionais; 3ª categoria – questões de género.

1ª Categoria – A. características da actividade

Neste grande categoria encontramos as referências/percepções que os motoristas têm acerca da sua actividade, assim como as dimensões operacionais da mesma, tendo como objectivo a sua caracterização através dos discursos dos condutores.

A.1 Percepções da Actividade

De um modo geral, os motoristas homens e a motorista mulher evidenciaram algumas percepções que têm relativas à sua actividade, remetendo assim para quatro categorias de terceira ordem:

A.1.1. Responsabilidade - os participantes mencionam a responsabilidade como elemento caracterizador da actividade [*“(…) é preciso ter muita responsabilidade... porque andar com um volante é praticamente uma arma, seja pequeno, seja grande, praticamente é uma arma, como fosse uma arma.”* F.A., motorista do sexo feminino].

A.1.2. Liberdade – a liberdade é mencionada como um factor identitário da actividade [*“liberdade, o meu sistema gosta de fazer viagens grandes, não gosto de fazer viagens pequeninas, não gosto de fazer locais. Não gosto de estar muito tempo no mesmo sítio.”* F.A., motorista do sexo feminino].

A.1.3. Atenção - outro dos factores é a atenção, que é vista como ponto crucial da caracterização da actividade [*“atenção em cumprir com o trajecto, destino e carga tem que chegar o mais depressa possível ao cliente.”* A.S., motorista do sexo masculino].

A.1.4. Autonomia - a autonomia²² é vista como um aspecto característico da actividade [*“A partir do momento que saio do entreposto da portaria, a partir daí, sou eu que faço planeamento todo, quando é que vou para, onde vou parar, quanto tempo vou parar.”* V.F., motorista do sexo masculino].

A.2 Dimensões operacionais/tarefas

Da categoria *dimensões operacionais/tarefas* emergiram três categorias de terceira ordem:

A.2.1. Preenchimento de documentos – os participantes mencionam o preenchimento de documentos como uma tarefa essencial na actividade [*“Depois é preencher as guias de transporte, correctamente”* A.S., motorista do sexo masculino].

A.2.2. Conduzir – os motoristas reconhecem a condução como sendo essencial para o exercício da actividade [*“Ter em atenção à condução que é praticada, é fundamental para a nossa profissão”* A.S., motorista do sexo masculino].

²² Autonomia na actividade de condutores de veículos pesados de mercadorias traduz na num controlo, por parte do condutor, nos tempos de trabalho e percursos a realizar.

A.2.3. Horários – verbalizações em que os motoristas mencionam os horários como sendo essenciais para realização da actividade [*“também temos que saber muito bem os horários que podemos praticar. Temos que os cumprir”* A.S., motorista do sexo masculino].

A.3 Riscos

Da categoria de segunda ordem *riscos* advieram três categorias de terceira ordem:

A.3.1. Assaltos – os motoristas referem os assaltos como sendo um dos riscos resultantes do exercício da actividade [*“podes correr, por exemplo, deixares a viatura ... quando fores almoçar, deixares a viatura num local onde não te vão roubar a viatura...”* F.A., motorista do sexo feminino].

A.3.2. Adormecer – adormecer ao volante é considerado, pelos motoristas, um factor de risco [*“o sono, o adormecer ao volante”* A.S., motorista do sexo masculino].

A.3.3. Fadiga – a fadiga é reconhecida igualmente como sendo um factor de risco [*“fadiga, cansaço origina sempre riscos”* A.S., motorista do sexo masculino].

A.3.4. Acidentes - verbalizações em que os motoristas reconhecem que uns dos factores de riscos são os acidentes que existem nas estradas [*“é que hoje em dia à profissão com mais riscos do que outras, podemos ir na estrada e ter um acidente, é que andamos na estrada conduzimos muitas horas um veículo pesados e os riscos são grandes”* A.S., motorista do sexo masculino].

A.4 Evolução das condições de trabalho

Da categoria de segunda ordem *Evolução das condições de trabalho* emergem quatro categorias de terceira ordem:

A.4.1. Descarregar/carregar – os motoristas mencionam que descarregar/carregar sofreu evoluções [*“a nível de cargas e descargas, (...), porta-paletes, carrinhos de mão, ainda bem que evoluiu, se não estava muito mau.”* V.F., motorista do sexo masculino].

A.4.2. Equipamentos da acomodação da mercadoria – mencionam que os equipamentos de acomodação da mercadoria sofreram alterações ao longo dos anos [*“o*

material que a gente tem nos carros para trabalhar, agora é raro haver uma corda, antigamente era cordas, encerados, agora não, é cintas,” V.M., motorista do sexo masculino].

A.4.3. Veículos – quando são mencionadas as evoluções nas condições dos veículos [*“E os carros têm outra comodidade sem dúvida.” V.M., motorista do sexo masculino].*

A.4.4. Percursos – os motoristas reconhecem as modificações que existem nas estradas [*“nas estradas, porque não são como são agora, havia fronteiras tinha que se fazer alfândegas, era totalmente diferente do que é agora” A.S., motorista do sexo masculino].*

2ª Categoria – B. Trajectórias profissionais;

A presente categoria ilustra as opiniões do que é ser profissional - condutores de veículos de mercadorias pesadas. O objectivo é perceber as motivações que levaram os participantes a ingressar nesta actividade assim como compreender as estratégias/dificuldades sentidas pelos motoristas no desenrolar da actividade.

B.1. Motivações para a escolha da profissão

Procurou-se perceber quais os motivos que levaram estes motoristas a enveredar por esta profissão. Foi possível identificar ao longo das narrativas oito categorias de terceira ordem:

B.1.1. Movimentação – a movimentação é mencionada pelos motoristas como sendo um dos factores que os motivou à escolha da profissão [*“ não gosto de estar parada não gosto de estar fechada. Por exemplo, eu gosto desta profissão porque não estou no mesmo sítio.” F.A., motorista do sexo feminino].*

B.1.2. Comunicação – os sujeitos referem a comunicação como uma das valências inerentes à escolha da profissão [*“E comunico muito com o público” F.A., motorista do sexo feminino].*

B.1.3. Paixão – a paixão por esta profissão é um factor de motivação para a escolha da profissão [*“sempre tive uma obsessão por camiões, uma paixão”* V.F., motorista do sexo masculino].

B.1.4. Familiares – A história profissional constitui um factor determinante da escolha da profissão [*“(…), porque os meus pais trabalhavam com camiões”* F.A., motorista do sexo feminino].

B.1.5. Conhecimento - Quer dizer, no fundo, no fundo aquilo que mais motivou, que mais vontade deu, foi precisamente o conhecimento que a gente tira daqui [*“* V.F., motorista do sexo masculino].

B.1.6. Aventura – o sentimento de aventura e de exploração do desconhecido que esta profissão permite, é mencionado pelos participantes como uma das fontes da motivação para escolha da profissão [*“também vim ao desconhecido porque falavam tanto em camiões”* V.F., motorista do sexo masculino].

B.1.7. Atracção - outro dos factores apontados como fonte de motivação para a escolha dada profissão é a atracção que tem por esta actividade [*“sempre tive a obsessão por camiões”* V.M., motorista do sexo masculino].

B.1.8. Amigos/colegas – os sujeitos verbalizam que quem os motivou para a escolha da profissão foram amigos/colegas [*“ vim para aqui através dos meus colegas.”* V.M., motorista do sexo masculino].

B.2. Formação

Esta categoria remete para a formação que os indivíduos têm na sua profissão. Desta categoria surge uma categoria de segunda ordem **B.2.1. Inicial**, isto porque existem dois tipos de formação, a formação inicial e a contínua, sendo que ao longo do discurso dos participantes apenas é mencionada a formação inicial. Desta subcategoria emergem mais duas categorias:

B.2.1.1. Sem participação - todas as verbalizações em que o motorista menciona que não participou numa formação inicial [*“na altura não havia formações de nada era pegar no*

camião e andar. (...) mandavam-me carregar, diziam-me o destino e uma pessoa (...) tinha que chegar lá e saber as coordenadas do destino, só sabia a cidade mais próxima e depois tinha que procurar.” A.S., motorista do sexo masculino].

B.2.1.2. Participação - todas as verbalizações em que o motorista menciona que participou numa formação inicial [*“como iria ser o trabalho, como é que tinha que lidar com os clientes, também é importante. E outras coisas mais. Como por exemplo, higiene segurança no trabalho. Coisas ligadas à profissão.” F.A., motorista do sexo feminino].*

B.3. Relação com a condução

Esta categoria de segunda ordem leva-nos à relação que os motoristas têm com a condução:

B.3.1. Gosto – quando é mencionado pelos participantes que conduzir é um gosto para eles [*“Sinto-me bem, gosto de conduzir carros grandes.” F.A., motorista do sexo masculino].*

B.3.2. À-vontade – os sujeitos referem que sentem um à-vontade quando estão a conduzir [*“...dou-me bem não estou com aquela tensão a conduzir, vou mesmo à-vontade.” V.M., motorista do sexo masculino].*

B.3.3. Descontracção – os participantes mencionam que conduzir é um momento de descontracção [*“...não vou agarrado ao volante, vou descontraído (...)” V.F., motorista do sexo masculino].*

B.4. Desempenho na actividade

A presente categoria de segunda ordem remete para o desempenho da actividade. Através desta categoria acedemos a duas categorias de terceira ordem **dificuldades** e **estratégias**. O objectivo é perceber quais os tipos de dificuldade que os indivíduos sentem assim como estratégias que utilizam no dia-a-dia do seu trabalho.

B.4.1. Estratégias

Da categoria de terceira ordem **Estratégias** emergem duas categorias de última ordem:

B.4.1.1. Habituação – é reconhecida como estratégia dos indivíduos; com o passar do tempo habituaram-se a desempenhar a função, contornando as diversas situações que surgem do desenrolar da actividade. Mencionam que [*“fácil, fácil não foi. Mas com o tempo uma pessoa acaba -se por habituar.”*A.S., motorista do sexo masculino].

B.4.1.2. Terceiros – verbalizações dos participantes que mencionam recorrer a auxílio de terceiros para desempenhar a actividade com sucesso [*“(…) uma vez achei giro isto foi para ai há 3 anos. Eu fui descarregar paletes de alcatrão, essas paletes 1000 e tal quilos, cada uma, e o terreno onde eu ia descarregar era num edifício da Câmara e então o carro ficou um bocadinho inclinado (…) Ai que cena mas entretanto passa outro senhor para ai com 40 e tal anos que trabalha num stand lá próximo. Hum... Eu fui lá pedir e ele foi logo predisposto”* F.A., motorista do sexo feminino].

B.4.2 Dificuldades

A categoria de terceira ordem expressa as **dificuldades** que os motoristas sentem durante o desenvolvimento da actividade. Remete para quatro categorias de última geração:

B.4.2.1. Condução - os participantes assumem que uma das maiores dificuldades no desempenho da actividade, é nomeadamente com a condução [*“a condução em si, andar com muita atenção na estrada. Há sempre terceiros, que podem provocar certas e determinadas situações que uma pessoa se tem que precaver.”* A.S., sexo masculino].

B.4.2.2. Descarregar – o acto de descarregar a carga é reconhecido, pelos participantes, como sendo um momento de contrariedade no decorrer do desempenho da actividade [*“Quando as paletes são pesadíssimas, não vou dizer que sejam sempre, são pesadas o carro não têm suspensão, o terreno por vezes é inclinado ou seja existe dificuldade em puxar as paletes.”* F.A., motorista do sexo feminino].

B.4.2.3. Serviço atribuído – situações em que alguém refira o desconforto em desempenhar um serviço específico [*“depende do serviço, eu quanto mais perto andar da [REDACTED], pior é o dia. Isto porquê? Porque se eu andar por muito longe, faço só uma carga vou e venho e descarrego só uma carga.”* V.F., motorista do sexo masculino].

B.4.2.4. Turnos – situações em que é verbalizado pelos motoristas que desempenhar a função por turnos é uma dificuldade no desempenho da actividade; [*“ O horário, não gosto de fazer este horário... ninguém gosta.”* F.A., motorista do sexo feminino].

B.6. Conciliação na Relação, Trabalho, família e vida pessoal

Da categoria de segunda ordem *Conciliação na relação trabalho, família e vida pessoal* emergem do discurso dos participantes duas categorias de terceira ordem:

B.6.1. Constrangimentos - remete para as dificuldades decorrentes da conciliação na relação entre o trabalho, família e vida pessoal [*“Eu no fundo, no fundo estou privado da minha família pelo horário de trabalho que tenho.”* V.F., motorista do sexo masculino].

B.6.2. Estratégias – verbalizações referentes às estratégias utilizadas para a conciliação entre trabalho, família e vida pessoal [*“Tento conciliar o mais possível com a minha família, a minha mulher, o meu miúdo neste caso. Quando estou em casa, vou buscá-lo à hora do almoço, assim passo mais tempo com ele ”* V.M., motorista do sexo masculino].

3ª Categoria – C. Questões de Género

Na terceira e última grande categoria, fazemos referência à integração e adaptação às características da profissão e às condições de trabalho, em função da dimensão género.

C.1. Discriminação

Da categoria de segunda ordem *Discriminação* organizamos o discurso dos trabalhadores em quatro categorias de terceira ordem:

C.1.1 Formas não agressiva de discriminação – aqui insere-se tudo o que seja comportamentos de discriminação não agressivos face às mulheres [*“ Pois, normalmente se levo uma carga muito pesada as pessoas saiem logo para me ajudar.”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.1.2. Atitudes discriminatórias – referência a situações em que são percebidos comportamentos de discriminação ou mesmo expressões de comportamentos de virilidade,

face às mulheres [*“Eu estava a fazer qualquer coisa no camião e ele disse-me assim – as mulheres é para estarem em casa – e eu disse-lhe assim – seriam se a casa caísse do ar – eu não gostos destas bocas acho que isso é machismo, acho eu.”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.1.3. Atitudes auto-discriminatórias – referências a tudo o que seja identificado como estereótipo sobre si mesmo [*“Como eles são homens, não é?! E eu sou mulher, eu entendo que devo estar no meu espaço. É só isso”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.1.4. Atitudes não discriminatórias – comportamentos/attitudes de igualdade perante os géneros [*“na minha empresa são tratadas de igual forma, fazem tudo os que os homens fazem.”* A.S., motorista do sexo masculino].

C.2 Inserção da mulher

Através da categoria de segunda ordem *inserção da mulher*, surgiram duas categorias de terceira ordem:

C.2.1. Modificações no colectivo de trabalhadores – verbalizações em que é mencionado pelos participantes a existência de modificações no colectivo de trabalhadores; [*“outra maneira de ver, sei lá, respeito talvez e claro que uma pessoa não pode falar para uma miúda como fala para um colega é normal tem de haver um respeito talvez isso.”* V.M., motorista do sexo masculino]

C.2.1. Modificações nas condições de trabalho – quando os motoristas mencionam se a inserção da mulheres nesta actividade provocou mudanças, nas condições de trabalho; [*“sei lá, não houve nada assim...”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.3. Adaptação

A partir da categoria de segunda ordem *Adaptação*, criamos duas categorias de terceira ordem:

C.3.1. Dificuldades de adaptação – remete para as dificuldades decorrentes da fase de adaptação na profissão e **C.3.2. Estratégias de adaptação** – verbalizações referentes às estratégias na fase de adaptação.

C.3.1. Dificuldades de adaptação

Da categoria **Dificuldades de adaptação** advêm cinco categorias de última geração, sendo elas:

C.3.1.1. Medo de errar – o medo de errar é mencionado pelos motoristas como constrangimento na adaptação à profissão [*“é o desconhecido nós temos sempre um bocado de dificuldade, como é que se faz, e medo de errar”* V.M., motorista do sexo masculino].

C.3.1.2. Estradas - os sujeitos mencionam que as estradas foram uma das dificuldades sentidas na fase de adaptação à actividade [*“senti dificuldades nas estradas, porque não são como são agora, havia fronteiras tinha que se fazer alfândegas, era totalmente diferente do que é agora”* A.S., motorista do sexo masculino].

C.3.1.3. Perder as noites – verbalizações em que os participantes reconhecem que perder as noites foi uma dificuldade na adaptação da profissão [*“os pontos principais, era perder as noites, isso era o que me custava mais”* A.S., motorista do sexo masculino].

C.3.1.4 Serviço – referência de dificuldade de adaptação ao tipo de serviço que era atribuído [*“A nível de serviço foi uma “dor de barriga” quando o patrão me pôs a fazer nacional”* V.M., motorista do sexo masculino].

C.3.1.5. Sentido de orientação – a falta orientação na estrada foi reconhecida pelos participantes, na fase de adaptação, como uma dificuldade [*“ ... porque é assim, a todos os sítios que eu ia, eu nunca fixava. Estás a ver?! Nunca fixava, porque não sentia obrigada a fazer. Na distribuição fui obrigada a esforçar me imenso”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.3.2. Estratégias de adaptação

Os relatos dos trabalhadores deste estudo permitiram organizar a categoria *estratégias de adaptação* em duas categorias de quarta e última geração:

C.3.2.1 Colegas de trabalho - mencionam que os colegas de trabalho foram essenciais na fase de adaptação à actividade [*“Tinha um mapa e pronto. Também pedia ajuda quando era necessário.”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.3.2.2. Mapas – os mapas são reconhecidos como um factor facilitador para a fase de adaptação [*“Tinha um mapa e pronto. Também pedia ajuda quando era necessário.”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.4. Integração

Na categoria de segunda ordem *Integração* é mencionada os diferentes factores que contribuíram para a integração dos indivíduos. Através dos relatos dos trabalhadores, emergiram duas categorias de terceira ordem:

C.4.1. Relacionamento interpessoal – todas as verbalizações que referem que as características pessoais se revelam importantes para a fase de integração [*“fui bem aceite, os colegas ajudavam-me.”* V.M., motorista do sexo masculino].

C.4.2. Empresa – verbalizações em que se mencionam as facilidades existentes na integração na empresa [*“Nesta empresa que trabalho, sempre fui muito bem recebida. Aliás eu sou sempre bem recebida na minha empresa e fora da minha empresa colaboram”* F.A., motorista do sexo feminino].

C.4.3 Dar-se ao respeito – situações em que *dar-se ao respeito* é mencionado como um factor facilitador na fase de integração na empresa [*“Não, não de forma nenhuma. Já perguntaram uma vez, acho que foi em tribunal, perguntaram-me como é que era trabalhar num mundo de homens (...) É uma profissão como outra qualquer, costuma-se dizer que quem se dá ao respeito é respeitado.”* F.A., motorista do sexo feminino].

Parte IV – Análise e discussão de resultados

O presente estudo procurou compreender se no cerne da profissão de condutor de veículos pesados, maioritariamente desempenhada pelo sexo masculino, existem estereótipos

de género. Paralelamente procurou-se, sempre que estes se manifestavam presentes, identificar as consequências dos mesmos e de que forma se realizou o processo de integração das mulheres nesta actividade. Também, se procurou compreender as estratégias e as dificuldades sentidas por este colectivo de trabalhadores e perceber as diferenças existentes entre eles. Neste sentido, tentou-se aceder às estratégias utilizadas pela motorista, tal como os seus contributos para as condições de trabalho. Procurou-se igualmente perceber as dificuldades sentidas na conciliação da relação entre o trabalho, família e vida pessoal. Por último, pretendeu-se perceber a relação entre a saúde e trabalho numa perspectiva de género.

Finalizada a descrição dos resultados, proceder-se-á neste capítulo, à apresentação e discussão dos resultados, destacando os mais significativos de forma a responder às questões e objectivos a que o presente estudo se propunha. Sempre que pertinente recorreu-se às verbalizações dos motoristas de veículos pesados de mercadorias e a gráficos que traduzem os resultados do questionário aplicado.

Integração e adaptação da mulher nos transportes rodoviários pesados de mercadorias

No que respeita à integração da mulher nesta profissão em específico, verificamos que as facilidades sentidas pelos homens são as mesmas sentidas pela mulher. Alguns autores Cunha, Nogueira e Lacomblez (citado por Nogueira, 2009) defendem que aparentemente a profissão de motorista apresenta “ (...) uma dupla dificuldade para as mulheres ao solicitar competências consideradas masculinas e exigir performances técnicas pouco associadas a práticas femininas” (p.8). No entanto, as verbalizações da motorista não evidenciam claramente estas problemáticas, aspecto que parece estar associado ao gosto pelo desempenho da actividade [“ gosto *de conduzir carros grandes.*” F.A., motorista do sexo feminino], demonstrando igualmente que se sente [“ *bem com carros grandes*” F.A., motorista do sexo feminino].

Deste modo, verificamos que as medidas que levaram a motorista a escolher esta profissão se relacionam com [“ *uma paixão desde pequenina.* “ F.A., motorista do sexo feminino], embora esta paixão esteja ligada a questões familiares, uma vez que os [“ *pais trabalhavam com camiões*”. F.A., motorista do sexo feminino]. Concomitantemente com o que é referido por Grozilier (1987), os motivos que levam à escolha da profissão são determinantes para a integração e permanência na profissão apesar de possíveis resistências dos colegas. Outro ponto relacionado com factores de motivação para a escolha da profissão é a dinâmica que a actividade proporciona,-[“ *não gosto de estar parada não gosto de estar*

fechada. “ F.A., motorista do sexo feminino] assim como a comunicação [*“ comunico muito com o público”* F.A., motorista do sexo feminino] e o contacto com o público. Em suma, as motivações que levaram a motorista do sexo feminino a escolher a profissão relacionam-se com o gosto pelo contacto com o público, paixão pela condução e pela movimentação.

Tais aspectos, vêm contrapor os espaços fechados/interiores – que caracterizam as profissões tradicionalmente associadas às mulheres. Se por um lado, a escolha da profissão, como uma opção sua, é muito valorizada na medida em que lhes confere um sentimento de independência e autonomia (Scheller, 1996; Rodrigues, 2008; Nogueira, 2009; Santos, 2010). Por outro lado, o facto de a mulher se encontrar a desempenhar uma função que, à partida não seria esperada, provoca um sentimento de vitória pessoal, tendo alcançado uma função, “ que parecia inatingível devido a uma divisão sexual do trabalho que confina as mulheres a outro tipo de profissões.” (Nogueira, 2009, p. 10).

Ainda no âmbito da integração, o reconhecimento das dificuldades sentidas é bastante divergente entre os participantes, já que é evidenciado pela mulher *sentido de orientação* [*“ ... porque é assim a todos os sítios que eu ia, eu nunca fixava. Estas a ver?! Nunca fixava, porque não me sentia obrigada a o fazer. Na distribuição fui obrigada a esforçar -me”* F.A., do sexo feminino], como sendo um dos principais factores de dificuldade no acto de integração. Por outro lado, os motoristas do sexo masculino mencionam factores tais como, *perder as noites, medo de errar e estradas*.

No que se refere à integração no colectivo de trabalho, quando se trata de um sector fortemente masculinizado, este acaba por ser revestido de algumas particularidades (Nogueira, 2009). A motorista entrevistada, no seu discurso, menciona que não é alvo de discriminação [*“ A aceitação por parte deles, nunca notei que houvesse discriminação.”* F.A., motorista do sexo feminino].

Neste sentido, a mulher considera que esta actividade não é diferenciadora no que respeita à integração do sexo feminino: [*“É uma profissão como outra qualquer, costuma-se dizer que quem se dá ao respeito é respeitado (...)”* F.A., motorista do sexo feminino].

Contudo, existem momentos em que, por ser mulher, tem uma ajuda acrescida por parte dos homens: [*“ Pois, normalmente se levo uma carga muito pesada as pessoas saem logo para me ajudar.”* F.A., motorista do sexo feminino]. Assim, estamos perante uma forma não ofensiva ou declarada de discriminação e enunciada de uma forma inconsciente. Torna-se útil referir que os participantes deste estudo deixam transparecer a noção de que a mulher é, por vezes, favorecida em relação aos restantes colegas de trabalho, suscitando, segundo verbalizações da motorista, comentários adversos: [*“depois há alguns colegas de profissão*

que dizem – Pois, se fosse eu, vocês não faziam isso!” F.A., motorista do sexo feminino]. Apesar de se verificar uma discriminação, esta é vivenciada com base na cooperação, interajuda, não exercendo assim um impacto negativo para a motorista.

A par disto, alguns autores (Branscombe et. al, 1999; Leyens & Yzerbyt, 2004; Schmitt et. al, 2002) defendem que a noção de que se é alvo de discriminação, provoca o aumento da percepção de rejeição, fomentando uma auto-desvalorização que origina comportamentos de auto-discriminação, acabando por se colocar à margem em relação aos colegas de profissão.

Efectivamente, a opção de se pôr à parte em relação aos restantes colegas de profissão, ou seja, motoristas do sexo masculino, está presente no discurso da mulher [“*Como eles, são homens, não é?! E eu sou mulher, eu entendo que devo estar no meu espaço. É só isso*” F.A., motorista do sexo feminino].

Apesar disto, a integração nesta actividade acaba por se processar sem grandes obstáculos, culminando no estabelecimento de uma boa relação com os colegas de trabalho como realça a motorista [“*a aceitação por parte deles, nunca notei que houvesse discriminação*”. ” F.A., motorista do sexo feminino]. Este ponto de vista é díspar daqueles que traduzem alguns estudos, que referem, (Rodrigues, 2008; Nogueira, 2009; Santos, 2010) que referem a existência de um *ritual de iniciação* (Scheller, 1996), em que no início da integração a figura feminina em profissões tipicamente masculinas é alvo de atitudes discriminatórias por parte dos colegas de profissão.

O debate sobre a transformação das condições de trabalho: qual a influência da dimensão género.

No que diz respeito ao contributo das mulheres nas modificações das condições de trabalho, no sector de transporte rodoviário pesados de mercadorias, não se verifica nenhuma transformação relevante no que diz respeito à adaptação da actividade à mulher.

As modificações/evoluções existentes nas condições de trabalho não estão ligadas directamente à inserção da mulher nesta actividade. O contrário poderá ter acontecido, isto é, a mulher ingressar nesta profissão devido às evoluções que a actividade sofreu.

Ao longo dos anos tem havido uma preocupação na evolução das condições de trabalho nesta actividade, tanto ao nível das condições do veículo, equipamento de apoio para descarregar/carregar a mercadoria, [“*a pessoa já não puxa tanto pelo físico, tem máquinas, antigamente era tudo à mão, antigamente*” V.M., motorista do sexo masculino], assim como

ao nível dos horários de trabalho. Mas, se por um lado, a evolução das condições de trabalho originou uma diminuição do esforço físico da profissão, por outro lado o desgaste psicológico aumenta, motivado pela necessidade de assegurar o serviço com outras exigências (ver figura 3). Neste ponto podemos salientar a concentração, as interferências de terceiros, e igualmente dar resposta aos diferentes estímulos que derivam da realização da actividade, os horários rigorosos e as exigências técnicas resultantes do desenvolvimento da actividade.

Uma consequência da evolução das condições de trabalho na profissão em questão, é o aumento da solidão (ver figura 3) percebida, que ao longo do presente estudo foi mencionada pelos participantes: [*“porque passa-se muitas horas sozinho, muitas horas sem falar para ninguém, muitas horas em que... é um dos grandes problemas destas profissões é a solidão e quando uma pessoa se sente só ou quando se sente hum... no fundo sozinha”* V.F., motorista do sexo masculino].

Outro aspecto de relevo é o isolamento e a monotonia do posto de trabalho, que consequentemente criam condições propensas para o aumento de situações de sono e fadiga. Este aspecto torna-se especialmente grave quando o trabalhador precisa estar permanentemente atento, como é o caso da actividade em questão.

Importa referir a dualidade existente, isto é, se por um lado o isolamento provoca fadiga e sono, por outro lado, o pensamento vagueia, como é verbalizado por um motorista – [*“Eu se calhar sou dos que pode dizer, não posso dizer, pela experiência que tenho, mas uma grande parte dos acidentes (...) é precisamente pela distração daquilo que as pessoas vão a pensar, na vida, na solidão, naquilo por exemplo, podia estar com a família e não está.”* V.F., motorista do sexo masculino]. Através da citação verificamos a presença do fenómeno *vagabundagem do espírito* que se verifica no desenvolvimento da actividade, quando o sujeito, por um lado, deve estar atento à estrada mas, por outro, perde-se no seu pensamento (Clot, 1997).

Medrado (1998) constatou que os sujeitos não conseguem estar tanto tempo isolados, o mesmo aqui se verifica e, como tal, com o objectivo de colmatar e suportar a solidão os motoristas criam as suas próprias estratégias: estabelecem contacto com outros colegas de trabalho utilizando o telemóvel [*“Portanto, há aqueles cartões que que... cartões de telemóvel. Que a pessoa paga mensalmente e fala ao que quiser. E isso é o que ajuda. Mas o telemóvel com o auricular”* F.A., motorista do sexo feminino] ou recorrem ao rádio – [*“a minha companhia é o rádio, por acaso vai aqui comigo senão era isso já. Quando chego ao camião de manhã a primeira coisa que faço é ver se tem rádio, se tem rádio já sei que vou passar um dia mais ou menos porreiro, é rádio de manhã à noite, (...)”* V.M., motorista do

sexo masculino]. Assim, mantêm-se atentos e acordados, mas também conseguem *fixar o espírito*, e evitar a *vagabundagem* (Clot, 1997).

Embora não seja perceptível uma mudança ao nível das condições de trabalho devido à integração da mulher nesta actividade, o mesmo não se verifica no colectivo de trabalhadores. Segundo a autora Rodrigues (2008) quando estamos perante organizações constituídas maioritariamente por trabalhadores do sexo masculino, existem comportamentos ou atitudes que podem ser adoptadas pelos indivíduos do sexo masculino no sentido de adaptar o trabalho às mulheres. Verifica-se um cuidado com a linguagem que utilizam de forma a permitir que as mulheres entrem no seu mundo. Podemos verificar algumas expressões tanto do sexo masculino como do sexo feminino: [*“e claro que uma pessoa não pode falar para uma miúda como fala para um colega é normal tem de haver um respeito talvez isso.”* V.M. motorista do sexo masculino] e [*“Os homens têm aquelas conversas de homens. Eu noto que se entrar eles param, se tiverem aquelas conversas menos adequadas”* F.A., motorista do sexo feminino]. Assiste-se a um cuidado com a linguagem que traduz uma forma de respeito pela mulher.

Conciliação entre trabalho, família e vida pessoal

Os motoristas reconhecem uma grande dificuldade em conciliar o trabalho, família e vida pessoal, tal situação pode ser provocada pelos horários de trabalho irregulares a que estão sujeitos.

É mencionado pelos autores Barros-Duarte Ramos, Cunha e Lacomblez (2002), que “das múltiplas problemáticas ligadas ao tempo de trabalho, a questão das relações entre o mercado e o tempo de trabalho afecta, em particular, a mulher” (p.16). De facto, os resultados encontrados vão neste sentido, isto é, a mulher prevê a maior das dificuldades em conciliar o trabalho com família caso fosse casada [*“Porque se o fosse, não podia andar nesta profissão, iria haver problemas só se fosse uma pessoa que tivesse a mesma profissão”* F.A., motorista do sexo feminino].

Regra geral, apenas um número reduzido de mulheres ingressa em actividades tipicamente masculinas, este fenómeno deve-se, em parte, às responsabilidades domésticas e familiares (que acumulam à sua profissão) sendo que, se deparam com a necessidade constante de organização do tempo, movimentando-se nestas duas esferas de vida: trabalho-família. (Cunha & Mata, 2005; Nogueira, Cunha & Lacomblez, 2010; Santos, 2010).

De acordo com a experiência da mulher, só ingressou nesta actividade depois de os filhos serem mais velhos e não necessitarem tanto do seu auxílio [*“é que eu tinha filhos pequeninos e por isso tinha que ficar com eles, como tal não podia estar nesta profissão”* F.A., motorista do sexo feminino].

Com este panorama a motorista revela que é *fácil* a conciliação entre o trabalho e a família mencionando que [*“com muita força de vontade. Quando a gente tem força de vontade a gente consegue tudo e mais alguma coisa, percebe?! Conseguimos com muita força de vontade.”* F.A., motorista do sexo feminino]. E afirmando que *sempre* conseguiu conciliar a vida do trabalho com a vida fora do trabalho.

No entanto, os homens revelam uma grande dificuldade em conciliar a vida familiar com a vida de trabalho, assinalando *às vezes* como opção de resposta, revelando como um custo, o facto de não o conseguirem fazer, sendo considerado como uma das contrariedades no desempenho desta actividade. Este aspecto é referido por um motorista do sexo masculino, verbalizando que só os indivíduos solteiros e sem família é que deveriam desempenhar esta actividade. Acrescenta ainda [*“ eu não tenho família, quer dizer eu tenho família, mas ao mesmo tempo não tenho família porque no fundo, no fundo vivo só duas horas por dia, se é que se pode dizer, para a família”* V.F., motorista do sexo masculino].

A irregularidade dos horários de trabalho que referimos até aqui, afecta não só as mulheres, mas também os homens.

Relação entre saúde e trabalho numa perspectiva de género

	Mulheres	Homens
Dores de cabeça	0	2
Problemas de sono	0	2
Feridas por Acidente	0	1
Problemas de audição	0	1
Problemas músculo-esqueléticos	0	1

Quadro 3 – Problemas de saúde assinalados pelos participantes

Como descrito no quadro 3 anterior, o sintoma assinalado pelos motoristas homens – o problema de sono – não é sequer assinalado pela mulher. Este resultado diverge dos resultados obtidos em estudos similares que confirmam a maior tendência para as mulheres apresentarem este tipo de problemas (Aliaga, 2002; Nogueira 2009). Os problemas

relacionados com o sono, devem-se às rectificações de tempo que estão constantemente a realizar, provocando por vezes um estado de tensão e de cansaço (Hamelin, 2001), originando o receio de adormecer ao volante – [*“o sono, o adormecer ao volante”* A.S., motorista do sexo masculino].

No que diz respeito aos constrangimentos físicos, a participante refere que sente um esforço físico acrescido no acto de descarregar a carga – [*“Quando descarrego um camião sem suspensão e que eu tenho que estar a fazer uma força bruta. A puxar paletes. É que para já não sinto nada, mas quando for velha vou notar. É algo a longo prazo”* F.A., motorista do sexo feminino].

Esta motorista estabelece uma relação clara entre os problemas de saúde que poderá contrair com uma característica específica da sua actividade – descarregar/carregar a mercadoria – e não hesita em atribuir-lhe a responsabilidade por eventuais problemas de saúde que possam daí advir. De facto, ao estarmos perante uma profissão tradicionalmente masculina em que as condições de trabalho são direccionadas para um homem-médio, estes aspectos originam um esforço acrescido para a mulher, obrigando-a desenvolver um conjunto de proezas, para que consiga desempenhar a função (Messing, 2000). Assim, é mais comum às mulheres desenvolverem problemas músculo-esqueléticos, por estarem mais expostas à elevação de cargas, mesmo que o peso não seja muito significativo. As posições incómodas que muitas vezes adoptam e a repetitividade das tarefas entrevêm já importantes custos do ponto de vista osteoarticular (Grönkvist & Lagerlof, 2000), do que os homens.

Alguns estudos ergonómicos de carácter qualitativo revelam que, numa mesma actividade, ambos os sexos podem ser expostos a distintos factores de risco, devido a diferentes interacções que realizam, entre a estrutura corporal e as imposições do trabalho (Messing, Tissot & Stock, 2009; Nogueira, 2009).

Apesar de não ser possível afirmar a existência de diferenças entre homens e mulheres, o que exigiria certamente a análise da actividade de outras mulheres neste mesmo sector, conseguimos perceber que a percepção do impacto geral na sua saúde, é entendido de um modo diferente. Verificámos que a mulher não faz com qualquer tipo de referência às questões de saúde, enquanto os homens mencionam diferentes tipos de consequências como podemos verificar no quadro 3. Estes resultados podem resultar da antiguidade e da tomada de consciência dos riscos, inerentes à profissão que os motoristas têm em relação à sua actividade.

Parte V - Conclusões

Esta investigação, traduz-se num estudo exploratório, que surge, antes de mais, como um contributo para o despertar para a necessidade de análise das condições de trabalho e de saúde neste sector de actividade.

Com a realização da investigação concluímos que não existem formas declaradas de discriminação, ou que tenham impacto negativo para a mulher motorista, evidenciadas pelos participantes do sexo masculino. Exemplo disto é a preocupação por parte de clientes e colegas de trabalho para auxiliar nos momentos de carga e descarga de mercadoria do camião. No entanto, é de salientar que se verifica nesta empresa a existência de auto-discriminação evidenciada pela própria mulher. Esta auto-discriminação concretiza-se em comportamentos como afastar-se dos grupos dos colegas de trabalho, através de alguma reticência em aproximar-se e conviver com os colegas.

No que concerne ao desempenho da função, tanto o homem como a mulher, demonstram uma predisposição para contornar situações inesperadas e realizam a actividade de forma semelhante, não se manifestando qualquer diferença relevante.

Denotamos ainda que os motoristas, de um modo geral, não demonstram ter consciência das consequências da sua actividade para a sua saúde.

Concluimos ainda, que a actividade de motorista de veículos pesados de mercadorias é alvo de uma sensibilidade acrescida no que concerne à legislação laboral, o que provoca em parte, alguns constrangimentos no desenrolar da actividade que se reflectem na vida destes motoristas. Com uma legislação, em que os horários de condução são menos prolongados, e os horários de repouso são mais longos, existe a necessidade de profissionais como os psicólogos de trabalho, se debruçarem sobre a melhoria constante das condições de trabalho destes indivíduos, nomeadamente, no serviço ao nível nacional.

Uma vez que os motoristas têm uma prolongação de noites fora de sua casa, salientamos ainda, que tal facto exige um esforço adicional na conciliação com a vida pessoal e familiar, sendo que, ao mesmo tempo, têm que conciliar a vida familiar e pessoal com as horas de sono e de descanso que realizam fora da actividade.

O trabalho desenvolvido contou com alguns condicionalismos, especialmente, constrangimentos de tempo e o facto de, parte da amostra, estar alocada a Lisboa. Uma outra limitação diz respeito ao tema da saúde dos trabalhadores, que deveria ter sido mais explorado no contexto das entrevistas.

Os resultados aqui obtidos estão circunscritos ao colectivo de trabalhadores da empresa; contudo, considera-se que em estudos futuros poderia ser uma mais-valia a integração de um maior número de participantes bem como a contemplação de mais do que uma empresa da mesma actividade para que pudessem ser realizadas comparações de carácter organizacional.

Ainda como sugestões para estudos futuros destacamos a necessidade de se efectuar a restituição dos resultados obtidos de forma a tornar o estudo numa real co-produção entre investigador e participantes. Propõe-se ainda o aprofundamento da temática da conciliação trabalho e família, uma vez que demonstrou ser uma temática essencial nesta actividade.

Revela-se útil aprofundar o facto de estes indivíduos passarem grande parte do tempo sozinhos, o que se traduz numa solidão constante, e analisar as opções decisões que têm que assumir individualmente, ou seja, sem suporte do colectivo de trabalho.

No que concerne à recolha e tratamento de dados, optámos por privilegiar a análise de conteúdo das entrevistas como mote principal dos resultados obtidos. Numa primeira abordagem parece indispensável dedicar mais tempo na recolha de testemunhos: poder observar, vivenciar, confrontar e interpretar, de forma a permitir uma reformulação e confrontação com os entrevistados.

Outro ponto importante, relaciona-se com a análise detalhada do percurso de vida dos motoristas de veículos pesados de mercadorias, apelando às suas experiências de vida. O objectivo era compreender melhor as transformações significativas que dão sentido às suas trajectórias de vida.

Para terminar, seria interessante abordar e destacar em estudos futuros as condições de trabalho ao nível dos espaços de trabalho, locais de carga e descarga, que interferem directamente com a acomodação do veículo no cais. Sendo igualmente pertinente, conhecer os locais de convívio deste colectivo de trabalhadores assim como os locais de refeição.

Referências bibliográficas

- Aïach, P. (2001). *Femmes et hommes face à la mort et à la maladie, des différences paradoxales*. In P. Aïach, D. Cèbe, G. Cresson & C. Philippe. *Femmes et hommes dans le champ de la santé: Approches sociologiques* (p. 117-147). Paris: Editions ENSP.
- Aliaga, C. (2002). *Les femmes plus attentives à leur santé que les hommes*. INSEE Première.
- Amâncio, L. (1994). *Masculino e feminino – construção social da diferença*. Edições: apontamentos.
- ANTRAM. Acedido em 17 de Abril de 2010 em <http://www.antram.pt/homepage.aspx>
- Bardin, L. (2004). *A análise de conteúdo*. Lisboa: Edições70.
- Barros-Duarte, C., Cunha, L., Lacomblez, M. (2007). *INSAT: uma proposta metodológica para análise dos efeitos e condições de trabalho e saúde*. *Laboreal*, 3 (2), 54-62.
- Barros-Duarte, C., Ramos, S., Cunha, L., Lacomblez, M. (2002). *Da organização do trabalho à saúde ocupacional: análise das condições da actividade profissional na indústria têxtil e do vestuário – a especificidade do trabalho feminino*. Porto: IDICT.
- Bogdan, T. & Biklen, S. (1994) *Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos*. Porto: porto editora
- Branscombe, R., Schmitt, T., & Harvey, D. (1999). *Perceiving pervasive discrimination among African-Americans: Implications for group identification and well-being*. *Journal of Personality and Social Psychology*, 77, 135–149.
- Castillo, J. & Villena, J. (2005). *Ergonomia: conceitos e métodos*. Lisboa: Dinalivro.
- Catálogo Nacional das profissões, acedido a 14 Maio de 2010 em <http://www.iefp.pt/formação/CNP/documents/CAP8.pdf>.
- Comissão Europeia (2006). *Manter Europa em movimento mobilidades sustentável para o nosso continente*. Luxemburgo: serviço de publicações oficiais das comunidades europeias.
- Comissão Europeia (2006). *Road transport Policy – open roads across Europe*. Luxemburgo: serviço de publicações oficiais das comunidades europeias.

- Cunha, L. & Gil Mata, R. (2005). *Organização do Trabalho e Saúde Ocupacional no Sector dos Transportes: um contributo para a transformação das condições da actividade profissional dos motoristas*. Porto: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto.
- Cunha, L., Nogueira, S., Lacomblez, M. (2009). Bus drivers' gendered options for managing atypical schedules and its impact on health. *Proceedings IEA2009 Congress, Changes, Challenges and Opportunities*. Beijing (China): IEA – International Ergonomics Association, Elsevier.
- Denzin & Lincoln, Y. (Eds.), *Handbook of qualitative research*. (pp. 105-118).
- Diário da República, N.º 296 I Série: *Lei nº 1212/2000 de 26 de Dezembro*. Acedido a 12 de Maio de 2010 de <http://www.dre.pt>
- Esteves, A. & Azevedo, J. (1998). *Metodologias qualitativas para as Ciências Sociais*. Porto: Instituto de Sociologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 1-8.
- European Transport Safety Council (ETSC), (2001). *The role of drive fatigue in commercial road transport crashes*. Editora: European Transport Safety Council.
- Gronkvist, L. & Lagerlot, E. (2000). *A saúde e o trabalho das mulheres europeias*. In K. Messing (Ed.) *Compreender o trabalho das mulheres para o transformar*. Lisboa: CITE.
- Grozelier, M. (1987). *Le travail des femmes*. In J.C. Sperandio & C. Levy-Leboyer. *Traité de psychologie du travail* (261-287). Paris: PUF.
- Guba, E. & Lincoln, Y. (1994). Competing paradigms in qualitative research. In N. Denzin & Y. Lincoln (Eds.), *Handbook of qualitative research*. (pp. 105-118). Thousand Oaks: Sage.
- Hamelin, P. & Rodrigues, A. (2005). *Conducteurs et conductrices de poids lourds - Male and female lorry drivers*. Recherche, transports, sécurité, n°87, p. 147-173
- Hamelin, P. (1989). *Le temps d'un piège ou le travail d'un routier au quotidien*. Travail, n°

- Hamelin, P. (2000) *Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds*. Résumé des premiers résultats de l'enquête, p. 15-22. Notes de synthèse du SES: Juillet-Août
- Hamelin, P. (2001). *La durée de travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises*. n° 15-16. BTS Newsletter.
- Instituto para a Inovação da Formação (INOFOR), (2000). *O sector de transportes em Portugal – rodoviários de mercadorias e de passageiros*. Editora: instituto para a inovação na formação.
- Instituto para a Inovação na Formação (INOFOR), (2000). *O sector de transportes em Portugal – Rodoviário de Mercadorias*. Editora: Instituto para a Inovação na Formação.
- Kergoat, D. (1998). *La division du travail entre les sexes*. In J. Kergoat, J. Boutet, H. Jacot & D. Linhart (Dirs.). *Le monde du travail* (p. 319-327). Paris: Éditions La Découverte.
- Lacomblez, M. (2008). *A feminização dos meios de trabalho definidos em masculinidade: debates de normas e desenvolvimento*. *Laboreal*, 4, (1), 39-45.
- Lessard-Hébert, M., Goyette, G., Boutin G. (1990). *Investigação Qualitativa: Fundamentos e Práticas*. Instituto Piaget.
- Leyens, J.-Ph. & Yzerbyt, V. (2004). *Psicologia Social*. Lisboa: Edições 70.
- Macedo, E. & Santos, S., (2009). *Apenas mulheres? Situações das mulheres no mercado de trabalho em quatro países Europeus*. *Aequo*, n° 19, pp.129-155 Porto: FPCEU.
- Mack, N., Woodsong, C., MacQueen, K., Guest, G., Namey, E. (2005). *Qualitative research methods: a data collector's field guide*. Research Triangle Park, North Carolina: Family HealthInternational.
- Marquié, J-C. (1999). *Quelques composantes psychiques et cognitives de la relation âge, travail, santé*. *Colloque Santé, Travail, Vieillesse: Relations et Évolutions*. Paris: CREAPT.

- Matos, R. (2008). *Vidas raras de mulheres comuns. Percursos de vida, significações do crime e construção da identidade em jovens reclusas*. Coimbra: Edições Almedina.
- Medrado, M. (1998). *Os efeitos do trabalho isolado sobre a saúde mental do trabalhador*. Belo Horizonte: Monografia da Faculdades Integradas Newton Paiva.
- Messing, K. (2000). *Compreender o trabalho das mulheres para o transformar*. Lisboa: Portugal.
- Messing, K. (2007). *Género. Laboreal*, 3, (2), 88-89 (Em linha). Disponível em http://laboreal.up.pt/media/artigos/150/88_89pt.pdf (Consultado em 03/07/2010)
- Messing, K., Tissot, F. & Stock, S. R. (2009). *Should studies of risk factors for musculoskeletal disorders be stratified by gender? Lessons from analysis of such diseases among respondents to the 1998 Québec Health Survey. Scand J Work Environ Health – online first*.
- Nogueira, S. (2009) *Prazer e sofrimento das mulheres motoristas no sector dos transportes rodoviários de passageiros – a dimensão género no estudo das relações entre o trabalho e a saúde*. Dissertação da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto.
- Parente, N. (2004). *Condução profissional, fadiga e stress: efeitos da actividade de trabalhadores motoristas de pesados de mercadorias sobre a recepção subjectiva de fadiga e stress*. Dissertação da Faculdade de Motricidade humana da Universidade Técnica de Lisboa.
- Rodrigues, A, (2010). *Des femmes conductrices de poids lourds. Parcours de vie et rapport au metier d’une portion croissante de la main-d’oeuvre dans un metier en mutation*. Paris: Universidade de Paris.
- Rodrigues, C. (2008) *Género e trabalho: estudos de caso de inserção de mulheres em situações de trabalho definidos no masculino - técnicas de química industrial*. Dissertação da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto.

- Santos, A. (2010). *Outro género de olhar: a invisibilidade do trabalho maquinista numa profissão tradicionalmente masculina*. Dissertação da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto.
- Scheller, L. (1996). *Les bus ont-ils un sexe? Les femmes machinistes: approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*. Paris: RATP.
- Scheller, L. (2009). *Le temps des conductrices de bus. Pour un espace de pensée entre activité professionnelle et personnelle*. *Temporalités*, 9, 1-15.
- Schmitt, T., Branscombe, R., Kobrynowicz, D., & Owen, S. (2002). *Perceiving discrimination against one's gender group has different implications for well-being in women and men*. *Personality & Social Psychology Bulletin*, 28(2), 197–210
- Torres, A. C., Silva, F. V., Monteiro, T. L., Cabrita, M. (2004). *Homens e mulheres. Entre família e trabalho*. In Nogueira, S. (Eds.), *Prazer e sofrimento das mulheres motoristas no sector dos transportes rodoviários de passageiros – a dimensão género no estudo das relações entre o trabalho e a saúde*. Porto: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto.
- União Europeia – Comissão Europeia, (2001). *Livro branco – a política europeia de transporte no horizonte 2010; hora das opções*. Luxemburgo: serviço de publicações oficiais das comunidades europeias.
- União Europeia – Comissão Europeia, (2003). *A Europa encruzilhadas, a necessidade de transporte terrestre*. Luxemburgo: serviço de publicações oficiais das comunidades europeias.
- Vogel, L. (2003). *La santé des femmes au travail en Europe. Des inégalités non reconnues*. Bruxelles: ETUI-REHS.

Anexos

Anexo 1 – Lista das profissões

CNP (três dígitos)	Designação	1999 (H+M)	1999 (em percentagem)	Preponderância
831	Maquinistas de locomotivas e trabalhadores similares	3 943	99,8	H
834	Mestres, marinheiros e trabalhadores similares	1 329	99,1	H
712	Trabalhadores da construção civil e obras públicas	87 226	98	H
713	Trabalhadores da construção civil e similares — acabamentos	24 570	97,6	H
832	Condutores de veículos a motor	78 307	97,5	H
811	Operadores e condutores de máquinas e instalações de extracção e tratamento de minerais	3 476	95,7	H
332	Educadores de infância	8 265	94,6	M
723	Mecânicos e ajustadores de máquinas	22 661	94	H
833	Operadores de maquinaria agrícola móvel e de outras máquinas móveis	22 320	93,9	H
615	Trabalhadores de aquicultura e pescas	1 646	93,6	H
721	Moldadores, soldadores, bate-chapas, caldeiros, montadores de estruturas metálicas e trabalhadores similares	42 845	93	H
714	Pintores, limpadores de fachadas e trabalhadores similares	12 008	92,4	H
931	Trabalhadores não qualificados das minas e da construção civil e obras públicas	37 567	91,5	H
711	Mineiros, canteiros, carregadores de fogo e trabalhadores de pedreira	7 560	90,8	H
722	Forjadores, serralheiros mecânicos e trabalhadores similares	31 879	90,8	H
816	Operadores de instalações de produção de energia e trabalhadores similares	3 865	90,2	H
812	Operadores de instalações de transformação de metais	1 961	87,5	H
516	Pessoal dos serviços de protecção e segurança	2 277	86,7	H
743	Trabalhadores dos têxteis e confecções e trabalhadores similares	96 806	83,7	M
314	Oficiais da marinha, pilotos de aviões e técnicos dos transportes marítimos e aéreos	1 815	82,5	H
814	Operadores de instalações para trabalhar madeira e cortiça e de fabricação de papel	6 116	82,1	H
742	Trabalhadores das madeiras e similares	19 235	79,6	H
331	Docentes do ensino básico, primário e pré-primário	1 527	78,4	M
815	Operadores de instalações de tratamentos químicos	3 916	78,3	H
913	Pessoal de limpeza, lavadeiras, engomadores de roupa e trabalhadores similares	64 863	77,8	M
121	Directores-gerais	2 781	72,6	H
514	Outro pessoal dos serviços directos e particulares	13 811	72,5	M
821	Operadores de máquinas para trabalhar metais e produtos minerais	6 318	72,3	H
311	Técnicos de investigação física e química e do fabrico industrial e trabalhadores similares	40 953	68,5	H
214	Arquitectos, engenheiros e especialistas similares	17 660	68,4	H
513	Vigilantes, assistentes médicos e trabalhadores similares	24 801	67,5	M
411	Secretários e operadores de equipamentos de tratamento de informação	13 556	64,8	M
731	Mecânicos de precisão em metal e materiais similares	2 279	63,6	H
933	Trabalhadores não qualificados dos transportes	15 302	62,9	H
914	Porteiros de prédios urbanos, lavadores de vidros e veículos e trabalhadores similares	4 301	62,1	H
223	Enfermeiros	2 447	60	M
321	Técnicos de ciências da vida e da saúde	1 612	59,7	M
915	Estafetas, bagageiros, porteiros, guardas e trabalhadores similares	51 287	59,4	H
341	Profissionais de nível intermédio de finanças e serviços comerciais	72 038	58,6	H
813	Operadores de instalações de fabricação de vidro, cerâmica e trabalhadores similares	4 716	58,4	H
822	Operadores de máquinas de fabrico de produtos químicos	3 413	57,9	H
724	Mecânicos e ajustadores de equipamentos eléctricos e electrónicos	37 448	54,6	H
123	Outros directores de empresas	15 188	53,6	H
213	Especialistas de informática	6 638	51	H

(*) Profissões a três dígitos da CNP (Classificação Nacional das Profissões) em que o número de trabalhadores a tempo completo com essa profissão seja pelo menos de milhar.

(**) Considerou-se haver discriminação significativa quando o valor do índice assumia um valor igual ou superior a 50 %.

Fontes:

MTS/DETEFP — Quadros de pessoal, Outubro de 1999 (microdados);
MTS/DEPP (cálculos efectuados a partir de microdados).

Anexo 2

Entrevista administrada aos condutores do sexo masculino e feminino.

- 1) Fala-me um pouco da sua trajectoria de vida?
- 2) O que fazia antes de enveredar nesta profissão?
- 3) Que motivações teve para escolher esta profissão?
- 4) Sentiu dificuldade em enveredar por esta profissão?
- 5) Como foi recebido \ a na empresa?
- 6) Teve formação inicial?
- 7) Como foi recebida pelos seus colegas?**
- 8) Sentiu dificuldade em se integrar?**
- 9) Qual é a sua relação com a condução?
- 10) Quando é que sente mais dificuldades no desempenho da actividade?
- 11) Sente alguma diferença no exercício da actividade, em relação aos seus colegas?
- 12) Como é que lida com os horários que tem?
- 13) Que influência tem os horários na sua vida fora do trabalho?
- 14) Como concilia a vida profissional com a vida familiar?
- 15) Descreva-me um dia de trabalho.
- 16) Diga-me, na sua opinião, quais são as competências necessárias para o desempenho desta profissão?
- 17) Quais são os pontos comuns entre aquilo que idealiza da profissão e a realidade?

Perguntas 7 e 8 apenas para a mulher motorista

Anexo 3

Guião de entrevista aplicada à motorista do sexo feminino

1. Na entrevista que realizámos anteriormente, falou-me que sentiu algumas dificuldades, no início, quando ingressou nesta profissão. Concretamente que tipo de dificuldades sentiu?

2. Como é que as ultrapassou?

3. Referiu que esta é a sua segunda empresa. Como é que foi recebida na sua primeira empresa?

- a) Como é que foi recebida pelos seus colegas e chefias, nessa mesma empresa?
- b) Que tipo de camião conduzia?
- c) Ainda me consegue descrever um dia de trabalho nessa empresa?
- d) Qual foi o motivo de saída?

4. Como referiu, anteriormente a sua relação com os seus colegas é boa. No entanto aparece sempre um ou outro que manda uma “*bocas*” desagradável. Será que nos pode dar um exemplo desse tipo de comentários? Como é que reage? E como é que se sente?

a) Suponha que é recrutada uma nova mulher, na sua opinião quais são as dificuldades que ela iria sentir?

b) Que tipo de riscos e situações ia alertar?

c) Imagine que tinha que eu vinha trabalhar para esta profissão, que tipo de indicações me dava para ultrapassar as dificuldades?

5. Falando agora um pouco da conciliação trabalho com a família. Referiu que houve um período de tempo em que não podia trabalhar ao fim-de-semana por causa dos seus filhos. Como é que conciliava os horários de trabalho com a vida familiar?

a) Alguma vez pensou em desistir?

6. E agora trabalha ao fim de semana? O que é que mudou para querer ir para [REDACTED]?

7. Como é que são as suas condições de trabalho? O que é que mudaria?

8. Sente que de alguma forma os horários de trabalho, o ritmo de trabalho, poderá ter algum reflexo na sua saúde?

9. Fazendo uma reflexão de todo o seu percurso, como motorista, o que é que mudaria nesta profissão?

a) E como é que descreve o seu percurso?

b) Na sua opinião quais os contributos que a mulher trouxe para este colectivo de trabalhadores e para a profissão?

Anexo 4

Guião de entrevistas aplicado aos gestores de frota

Dados de identificação

- Idade
- Sexo:
- Antiguidade na Empresa:

Caracterização da actividade – Gestor de Frota

1. Como caracteriza a sua actividade?
2. Há quantos anos desempenha a função de gestor de frotas nesta empresa?
3. Já trabalhou noutras actividades deste sector?

Caracterização da actividade – Motoristas de veículos de mercadorias pesadas

1. Para si, quais são as competências necessárias para desempenhar a função de motorista de veículos de mercadorias pesadas?
2. De uma maneira geral como é a sua relação com eles, que tipo de pedidos é que eles fazem?
3. Quais são as principais dificuldades que os motoristas encontram no desenrolar da actividade?
4. Tendo em conta os contra-tempos e as exigências legais como é que gere o tempo de trabalho dos motoristas?
5. Como é gerir os horários dos motoristas com a realização do serviço?
6. Acha que conseguiria descrever um dia de trabalho dos seus motoristas?

Especificidades da mulher motorista

1. Já trabalhou com alguma mulher motorista?
 - a) Como é trabalhar com uma mulher motorista?
 - b) Na sua opinião como é que elas são recebidas pelos seus colegas?
 - c) Como é a relação delas com os restantes colegas?
 - d) No acto da distribuição das cargas a motorista é considerada de igual modo?
 - e) No seu ponto de vista, existem diferenças entre homens e mulheres no desempenho da actividade?

- f) Que diferenças existe ao nível de condições de trabalho para os homens e para as mulheres?
- g) Existe tarefas exclusivas para homens e tarefas exclusivas para as mulheres?
- h) As tarefas são atribuídas da mesma maneira à mulher como é para o homem?
- i) Quais são os pontos comuns e os pontos diferentes no desempenho das tarefas?
- j) Quando entrou pela primeira vez uma mulher, motorista, nesta empresa, o que mudanças trouxe para o colectivo e para a profissão?
- k) Quais foram os contributos que este mulher teve com este colectivo de trabalhadores e na profissão em si
- l) Pensa que existe uma política de igualdade de género?
- m) Para si quais são as dificuldades que estas mulheres poderam sentir no acto da realização da actividade?
- n) Quando é contratado um motorista quais os riscos e situações que os alertam? E no caso das mulheres?
- o) Na sua opinião existe discriminação para com as mulheres motoristas de camiões?

Anexo 5
Pedido de colaboração e consentimento informado



Exmos. Sr. (ª)

Venho por este meio solicitar a colaboração de V.^a Ex.^{xa} no desenvolvimento de um projecto de investigação, no âmbito da tese de Mestrado em Psicologia do Trabalho e Organizações Universidade Católica Portuguesa que tem como objectivo explorar e compreender o contexto da actividade de motoristas de veículos pesados de mercadorias, relações entre trabalho e saúde, numa perspectiva de género

Neste sentido, será realizada uma entrevista individual gravada em registo áudio. Posteriormente o preenchimento de um Inquérito (INSAT- Inquérito da Saúde e do Trabalho) e por último será tirado algumas fotografias.

Assim, solicita-se a participação de V. Ex.^a no referido projecto, enquanto participante no estudo. Toda a informação obtida será mantida em anonimato e confidencialidade. Esta investigação será supervisionada pela docente da FEP-UCP Dr.^a Liliana Cunha.

Consentimento



Fui informado/a e percebi os objectivos e procedimento do estudo e aceito participar no projecto, consentido que os dados sejam apresentados de forma completamente anónima e confidencial em apresentações públicas, congressos científicos e publicações.

Data __/__/____

Assinatura do participante _____

Anexo 6

Grelha de observação, análise e caracterização da actividade de trabalho

Caracterização genérica dos profissionais:

Sexo _____

Idade _____

Anos de profissão _____

Antiguidade na empresa _____

Actividade de trabalho objecto de estudo (1)		
Caracterização do conteúdo da actividade de trabalho (1.a)		
Tipo de sequências de operações (1.b)	Sequência única	
	Sequências sucessivas	
Ritmo de trabalho (1.d)	Imposta pelo cliente	
	Imposta pela identidade empregadora	
	Imposta pela viatura	
	Imposta por "outros"	
Tipos de relações (2)		
Relações internas entre colegas (2.a)		
Relações funcionais com os serviços de apoio (2.b)		

Relações funcionais com os clientes (2.c)			
Descrição do trabalhador (3)			
Requisitos necessários para o desenvolvimento da actividade (3.a)	A nível de formação	Nível de escolaridade	
		Cursos de formação	
	Requisitos profissionais		
	Saberes requeridos		
	Capacidades requeridas	Percepção	
		Suporte físico	
		Sensoriais	
		Atenção	
		Manuais	
Veículo (4)			
Anos do veículo			
Tipo de veículo			
Uso do Veiculo			
Condições de Higiene e Segurança no Trabalho (5)			
Condições físicas do espaço no de trabalho			
Condições no			

espaço de trabalho		
Equipamentos de protecção		
Organização do Trabalho (6)		
Percurso	Destino	
	Condições do trajecto	
Duração da viagem		
Tempos de descanso		
Horas de sono		
De quanto em quanto tempo retorna a casa		
Refeições e necessidades fisiológicas	Duração	
	Local	
Autonomia e controlo no desempenho da actividade	Planeamento e controlo de tempo de trabalho	
	Tomada de decisão na escolha do percurso	
	Controlo das anomalias (defeitos, erros, avarias)	

Discriminação dos itens da tabela de observação

1. Actividade de trabalho objecto de estudo.

1.a) Caracterização do conteúdo da actividade de trabalho.

Explicar a sequência de manobras efectuadas e as que podem existir paralelamente bem como de apoio.

1.b) Tipo de sequência das operações:

- Sequência única de operação – vai apenas para um cliente.
- Sequência sucessiva de operações – vai a vários clientes num só percurso, actividade de trabalho constitui uma sequência completa cujo resultado é um produto final.

1.c) Ritmo de trabalho.

- Imposta pelo cliente – se o trabalhador tem hora certa para a descarga da mercadoria
- imposta pela identidade empregadora – se a entidade empregadora exige ao trabalhador que esteja a uma x hora no cliente.
- Imposta pelo veículo – os condicionamentos do camião a potencia e limitações do equipamento.
- Imposta por “outros” – características dos percursos; descarregamento e carregamento da mercadoria (quem o faz).

2. Tipo de relações.

2.a) Relações internas entre colegas – são frequentes, regulares, eventuais ou inexistente, se existe cooperação entre eles.

2.b) Relações funcionais com os serviços de apoio – são com frequência, regulares, eventuais ou inexistentes.

2.c) Relações funcionais com os clientes - próximas ou distantes.

3. Descrição do trabalhador

3.a) Requisitos necessários para o desenvolvimento da actividade de trabalho – os requisitos pré-definidos para qualquer trabalhador poder desempenhar esta actividade.

a.1) Requisitos escolares e formativos:

- Nível escolaridade;
- cursos de formação profissional

a.2) Requisitos profissionais: tem uma aprendizagem, formal e informal.

a.3) Saberes requeridos – saber teórico -prático.

a.4) Capacidades requeridas:

- Capacidade de percepção: atenção e concentração durante a condução
- Capacidade de organização e de horários
- Capacidades sensoriais: audição, visualização para condução
- Capacidades manuais: destreza, habilidade no atrelamento de galera e no condicionamento de carga.

4. Veículo

4.a) Anos de veículo (antiguidade do veículo)

4.b) Tipo de veículo (tipo de veículo que estamos a falar); frigorífico; matérias perigosas;

4.d) Uso do veículo (se existe rotatividade do veículo ou é sempre o mesmo profissional a utilizar)

5. Condições de higiene e segurança no trabalho

5.a) Condições físicas do espaço de trabalho: limpeza e higiene; condições das instalações;

5.b) postura: estático - sentado, dobrado), dinâmico (movimentação).

5.c) Equipamento de protecção: luvas, calçado, vestuário (para o manuseamento de cargas) e extintor (respectivo manuseamento).

6. Organização do trabalho

6.a) Percurso

a.1) Destino – qual o destino atribuído.

b.1) Condições da estrada – Estradas nacionais ou Auto-estradas

6.b) duração da viagem – curta ou longa distância

6.c) horas de sono – número de horas que dorme em cada viagem

6.d) tempos de paragem – de quanto em quantas horas param e qual a duração dessas paragens.

6.e) tempo de refeições – quando e onde fazem as refeições.

6.f) de quanto em quanto tempo retornam a casa – de que forma o percurso que escolhem influencia o tempo que passam fora de casa.

6.g) Programação do percurso – como programam o percurso

6.h) Autonomia e controlo no desempenho da actividade

h.1) Domínios de autonomia: -

h.2) Planeamento e controlo do tempo de trabalho –

h.3) Planeamentos da hora de trabalho diário e semanal

h.4) Controlo das anomalias

Anexo 7 - Cronograma da viagem de um condutor do serviço local



A - Póvoa de Santa Iria (Filial da TRACAR)

3h50 – A motorista dirige-se para o camião e parte em direcção ao cliente. (Na empresa a motorista vai ao porteiro buscar as chaves do camião e as respectivas guias. A distancia até ao cliente é relativamente curta, neste espaço de tempo a motorista apenas liga o rádio para se entreter).

B- Lisboa

4h15 – A motorista chega às instalações do Cliente (central) para efectuar o primeiro carregamento. Posteriormente, a motorista é incumbida de distribuir a mercadoria em duas filiais deste cliente.

Importa referir que durante o período de tempo em que a motorista se encontrava nas instalações do cliente, esta permaneceu dentro do camião. A lega que fica a preencher as guias e caso sou então organiza alguns documentos. Acaba por não se juntar aos restantes colegas de profissão que se encontram na sala de convívio.

4h50 – Parte em direcção a Torres Vedras, onde se encontra as duas filiais do cliente.

A viagem até Torres Vedras é relativamente comprida é cerca de 1h. Neste espaço de tempo para não se sentir sozinha, a motorista liga o rádio para ouvir música ou então realiza chamadas para um dos colegas que esteja a fazer o mesmo turno do que o dela.

C. Torres Vedras

5h50 – Chega à primeira filial do cliente.

Neste cliente a motorista descarrega a respectiva mercadoria.

6h16 – Sai para a segunda filial do cliente que fica também em Torres Vedras.

6h22 – Chega à filial. A mercadoria é descarregada pela própria motorista.

6h37 – Sai da filial do cliente em direcção ao Cliente (Central).

D - Lisboa

7h18 – A motorista chega às instalações do Cliente, para descarregar contentores vazios.

7h42 - Fim do descarregamento da carga. A motorista volta à sua empresa.

E - Póvoa de Santa Iria

7h50 – A motorista chega às instalações da empresa, estaciona o camião. E dirige-se ao porteiro para entregar a chave daquele camião. Posteriormente, pega noutro camião, de porte mais pequeno (fig.3. Posto isto, a motorista teve que esperar que lhe carregassem a galera, com a respectiva mercadoria (mercadoria para descarregar em dois clientes em Palmela).

8h50 – Sai das instalações da empresa e dirige-se ao próximo Cliente.

F – Palmela

9h29 – Chega ao primeiro cliente e descarregam-lhe o camião.

9h54 – Sai do primeiro cliente e segue em direcção ao segundo cliente.

10h30 às 10h40 – Pára para tomar o pequeno-almoço.

10h47 - Chega ao segundo cliente e descarregam-lhe o camião.

Na mesma zona a motorista ainda tem que fazer um terceiro cliente.

11h33 – Sai do segundo cliente.

11h42 - Chega ao terceiro cliente. A motorista teve de esperar que lhe carregassem o camião. No entanto, o carregamento da mercadoria só poderia ser feito por volta da 1h30 /2h.

12h00 - Perante esta situação a motorista decide ir almoçar. Percorre cerca de 15 minutos e para no hipermercado que serve refeições.

12h14 - A motorista almoça no hipermercado e aproveita para fazer a paragem de 45 minutos, uma obrigatoriedade legal.

13h30 – A motorista dirige-se novamente ao terceiro cliente.

13h40 - A motorista chega ao terceiro cliente, carregam-lhe a galera com a mercadoria.

14h55 – A motorista sai do cliente e segue para a empresa.

G - Póvoa de Santa Iria (Filial da TRACAR)

15h50 – A motorista chega à empresa. Estaciona o camião no armazém, dirige-se à portaria onde entrega as chaves. Posteriormente, entrega as guias ao seu chefe de tráfego.

16h30 - Posto isto, a motorista termina o seu trabalho após, sensivelmente, 12 horas.

Anexo 8

Cronograma da viagem de um condutor que realiza o serviço nacional



A - Cliente nº1- Porto

23h30 - O motorista vai directo ao cliente para carregar o camião com a respectiva mercadoria. Que terá de levar para uma das filiais do cliente (Lisboa).

24h00 - Após o camião estar carregado, o motorista pega nas respectivas guias e parte em direcção ao cliente nº2 (Lisboa). O motorista realiza uma viagem directa até ao cliente nº 2.

B - Cliente nº2 - Lisboa

3h - O motorista chega ao respectivo cliente. Dirige-se ao porteiro, que por sua vez indica o cais do qual tem que atracar. Posteriormente o motorista vai conferir a mercadoria, quando os homens estão a descarregar a carga.

3h00 - O motorista sai das instalações do cliente nº2, vazio, e parte em direcção à TRACAR.

Santa iria – Filial da TRACAR

3h55 - Quando chega à TRACARr o motorista, encosta o respectivo veículo, e vai descansar. O descanso é realizado dentro do próprio veículo.

O motorista agora tem que realizar 11 horas de descanso. Como tal o colaborador permanece na empresa durante 11 horas. Almoça, inclusive nas próprias instalações.

O gestor de frota atribui uma carga ao colaborado, que consistia ir carregar a mercadoria ao cliente nº3 e posteriormente transporta-la para o cliente nº4.

20h00 - O motorista janta, dentro das instalações. O motorista sai da filial, TRACAR, e parte em direcção ao cliente nº3.

D – Cliente nº 3- LISBOA

20h30 - O motorista chega ao cliente, realiza o descanso de 15 minutos, á porta do cliente e posteriormente vai para dentro das instalações e para lhe carregarem a respectiva mercadoria.

21h00 - O condutor sai em direcção ao cliente, nº4 (Braga).

E - Cliente nº4 - BRAGA

24h00 - O motorista chega ao cliente, Braga, entra nas instalações, encosta ao cais e posteriormente realiza a descarga do veículo. O motorista parte em direcção a Porto.

F - Casa

02h00 - O Motoristas chega á cidade do Porto.

Anexo 9

Catálogo da descrição, da INOFOR, do “saber - fazer e o saber - técnicos”

I. REFERENCIAL DE EMPREGO	
Designação Motorista de Pesados de Mercadorias	Outras designações utilizadas Motorista; Motorista distribuidor; Motorista de veículos de transporte de mercadorias perigosas; Motorista de veículos de estaleiro de obras públicas; Motorista de veículos de transporte de mercadorias perecíveis sob temperatura controlada e dirigida; Motorista de transporte internacional.
Missão Conduz veículos automóveis de mercadorias transportando diferentes mercadorias (máquinas, materiais, substâncias perigosas, matéria viva,...) de um local de origem para um local de destino, visando otimizar o nível de serviço ao menor custo.	
Local de exercício da actividade Empresas de Transporte Público Ocasional de Mercadorias.	Condições de exercício O horário de exercício da condução de veículos pesados pode ser diurno ou nocturno, regular ou irregular, encontrando-se os tempos de condução e repouso regulamentados a nível nacional e da união europeia. Actividade, por vezes, de natureza solitária. O exercício desta actividade pode implicar uma ausência do ambiente familiar por períodos prolongados e uma elevada capacidade de orientação geográfica.
Área Funcional Operação de transporte.	
Actividades Analisa os ordens de transporte podendo determinar os percursos dentro da rota prevista. Prepara o veículo no início do serviço verificando a sua operacionalidade e garantindo o seu abastecimento (combustível e restantes fluidos). Conduz veículos automóveis de forma competente e segura, tendo em conta o estado das estradas, condições meteorológicas, de carga e trânsito. Navega de forma autónoma com cartas e meios auxiliares de orientação e de comunicação, recorrendo aos meios telemáticos de voz, dados e imagem embarcados, quando existentes, para relatar quer a posição quer o status do transporte. Transmite ou recebe informação sobre desvios ou anomalias ocorridas e, solicita decisões de tráfego em tempo real, com apoio das novas tecnologias de informação e comunicação. Fiscaliza as operações de carga e descarga podendo participar nas mesmas, sobretudo para garantir a segurança das mercadorias a transportar, respeitando os limites da carga do veículo. Intervém em algumas operações de produção de serviços no local de carga e/ou descarga (instalação de equipamento, picking por factura para a entrega, ligação de mangueiras de descarga, ...). Efectua registos de carácter administrativo e entrega os documentos de prova de recepção da mercadoria pelo cliente. Procede à cobrança e recebimento de valores, a pagamentos e à instalação de produtos, se necessário. Procede com regularidade à verificação da carga e do estado de estabilidade do veículo, dos órgãos do veículo, caso seja articulado, e da pressão dos pneumáticos, entre outros, podendo reparar pequenas avarias. Elabora relatórios de rotina relativos ao veículo e carga transportada e relatórios relativos a incidentes. Representa a empresa de transporte perante as autoridades e terceiros.	
II. REFERENCIAL DE COMPETÊNCIAS MOBILIZÁVEIS	
Saberes-fazer técnicos Interpretar informações relativas ao plano de viagem (ex.: ordens de transporte, instruções de abastecimento, locais e janela horária, etc.). Identificar e reconhecer o funcionamento dos órgãos, dos mecanismos e peças dos veículos, para verificar a operacionalidade da viatura.	

Anexo 10

Grelha de categorias resultante da análise dos dados e a respectiva descrição

Categoria	Primeira ordem	Segunda ordem	Terceira ordem
A. Caracterização da Actividade	A.1 Percepções da Actividade - categoria descritiva que inclui todas percepções que os motoristas têm sobre a sua actividade.	A.1.1 Responsabilidade – os participantes mencionam a responsabilidade como factor de caracterização da actividade.	
		A.1.2 Liberdade - a liberdade é mencionada como um factor de caracterização da actividade.	
		A.1.3 Atenção – outro dos factores é atenção que é vista como ponto de crucial da caracterização da actividade.	
		A.1.4 Autonomia – a autonomia é vista como característica da actividade de condutor de veículos pesados de mercadorias.	
	A.2 Demissão operacional \ tarefas – Nesta subcategoria estão inseridas todas as referências às dimensões operacionais/tarefas acerca da actividade.	A.2.1 Preenchimento de documentos – os participantes mencionam o preenchimento de documentos como uma tarefa essencial no desempenho da actividade.	
		A.2.2 Conduzir – os motoristas referem a condução como um factor essencial para o exercício da actividade.	
		A.2.3 Horários – verbalizações em que os motoristas mencionam os horários como sendo essenciais para a realização da actividade e consequentemente caracterizam a mesma.	
	A.3 Riscos - verbalizações que é evidenciado os riscos resultantes da actividade.	A.3.1 Assaltos – referência aos assaltos como sendo um risco resultante do exercício da actividade.	
		A.3.2 Adormecer – adormecer ao volante é considerado, pelos motoristas, um factor de risco.	
		A.3.3 Fadiga – a fadiga é reconhecida pelos motoristas como sendo um factor de risco.	
		A.3.4 Acidentes – verbalizações em que os motoristas reconhecem que uns dos factores de riscos são os acidentes que existem nas estradas.	
	A.4 Evolução das condições de	A.4.1. Descarregar/carregar – os motoristas mencionam o processo de descarregar/carregar	

	<p>trabalho – todas as verbalizações em que é mencionado pelos motoristas as evoluções que houve na profissão condutores de veículos pesados de mercadorias.</p>	sofreu evoluções.	
		<p>A.4.2 Equipamentos da acomodação da mercadoria – mencionam que os equipamentos de acomodação da mercadoria sofreram evoluções longo dos anos.</p>	
		<p>A.4.3 Veículos – quando é mencionando as evoluções nas condições dos veículos/camiões.</p>	
		<p>A.4.4 Percursos – verbalizações em que os motoristas reconhecem a modificações que existiu nas estradas.</p>	
B. Trajectórias profissionais	<p>B.1 Motivos para a escolha da profissão – ao longo dos discursos é mencionado pelos participantes acerca dos motivos que os levaram à escolha da profissão.</p>	<p>B.1.1 Movimentação – a movimentação é mencionada pelos motoristas como sendo um dos factores que os motivou à escolha da profissão.</p>	
		<p>B.1.2 Comunicação – os sujeitos referem a comunicação como uma das valências inerentes à escolha da profissão.</p>	
		<p>B.1.3 Paixão – a paixão por esta profissão é um factor de motivação para a escolha da mesma.</p>	
		<p>B.1.4 Familiares – os familiares são reconhecidos como uma das motivações que os levaram a escolher a profissão.</p>	
		<p>B.1.5 Conhecimento – outro dos factores apontados para a escolha da profissão é o conhecimento oferecido pela profissão.</p>	
		<p>B.1.6 Desconhecimento – o desconhecimento da profissão é mencionada pelos participantes como uma das fontes da motivação para escolha da profissão.</p>	
		<p>B.1.7 Atracção - outro dos factores apontados como fonte de motivação para a escolha dada profissão é a atracção que tem por esta actividade.</p>	
		<p>B.1.8 Amigos/colegas de trabalho - os sujeitos verbalizam que o que os motivou para a escolha da profissão foram terceiros/Colegas.</p>	
	<p>B.2 Formação – verbalizações referentes ao processo de formação.</p>	<p>B.2.1 Inicial - remete para as verbalizações referentes à formação inicial.</p>	<p>B.2.1.1 Sem participação - todas as verbalizações em que o motorista menciona que não participou numa formação inicial.</p>

			B.2.1.2 Participação - todas as verbalizações em que o motorista menciona que participou numa formação inicial.
	B.3 Relação com a condução - todas as verbalizações que o motorista menciona a sua relação com a condução.	B.3.1 Gosto – quando é mencionado pelos participantes que conduzir é um gosto para eles.	
		B.3.2 À-vontade - os sujeitos referem que sentem um à-vontade quando estão a conduzir.	
		B.3.3 Descontracção – os participantes mencionam que conduzir é um momento de descontracção.	
	B.4 Desempenho na actividade - todas as verbalizações acerca do desempenho da actividade.	B.4.1 Estratégias - comportamentos utilizados para contornar situações no desempenho da actividade.	B.4.1.1 Habituação – é reconhecido pelos motoristas que a habituação é vista como uma estratégia no desempenho da actividade.
			B.4.1.2 Terceiros - verbalizações dos participantes que mencionam que recorrem auxílio a terceiros para desempenharem a actividade com sucesso.
		B.4.2 Dificuldades – remete para as dificuldades decorrentes do desempenho da actividade.	B.4.2.1 Condução – os participantes mencionam que no desempenho da actividade a condução é vista com uma situação de dificuldade.
			B.4.2.2 Descarregar - o acto de descarregar a carga é reconhecido, pelos participantes, como sendo um momento de dificuldade no decorrer do desempenho da actividade.
			B.4.2.3 Serviço atribuído – situações em que alguém refira o desconforto em desempenhar um serviço

			específicos.
			Turnos – situações em que é verbalizado pelos motoristas que desempenhar a função por turnos é uma dificuldade.
	B.6 Conciliação trabalho, família e vida pessoal – verbalizações em que os participantes mencionam a conciliação entre trabalho, família e vida pessoal.	B.6.1 Constrangimentos - remete para as dificuldades decorrentes da conciliação entre trabalho, família e vida pessoal.	
		B.6.2 Estratégias - verbalizações referente às estratégias utilizadas para a conciliação entre trabalho, família e vida pessoal.	
C. Questões de género	C.1 Discriminação – verbalizações referente atitudes de distinção entre os géneros.	C.1.1 Formas não agressiva de discriminação – aqui insere-se tudo o que seja comportamentos de discriminação não agressivos face às mulheres.	
		C.1.2 Atitudes discriminatórias – referência a situações em que são percebidos comportamentos de discriminação ou mesmo expressões de comportamentos de virilidade, face às mulheres.	
		C.1.3 Atitudes auto discriminatórias – referências a tudo o que seja identificado como estereotipo de um género sobre si mesmo.	
		C.1.4 Atitudes não discriminatórias – comportamentos/atitudes de igualdade perante ambos os géneros.	
	C.2 Inserção da mulher – verbalizações referentes à inserção da mulher face à actividade.	C.2.1 Modificações no colectivo de trabalhadores – verbalizações em que é mencionado pelos participantes a existência de modificações no colectivo de trabalhadores.	
		C.2.2 Modificações nas condições de trabalho – quando os motoristas mencionam que a inserção da mulheres provocou mudanças nas condições de trabalho.	
	C.3 Adaptação – nesta categoria estão inseridas todas as referências relativamente ao processo de	C.3.1 Dificuldades de adaptação – remete para as dificuldades decorrentes da fase de adaptação na profissão.	C.3.1.1 Medo de errar – o medo de errar é mencionado pelos motoristas como uma dificuldade na adaptação à profissão.

	adaptação após a integração na profissão.		C.3.1.2 Estradas - os sujeitos mencionam que as estradas foram uma das dificuldades sentidas na fase de adaptação á actividade.
			C.3.1.3 Perder as noites – verbalizações em que os participantes mencionam perder as noites foi um factor que dificultou na fase da adaptação na profissão.
			C.3.1.4 Serviço – referência de dificuldade de adaptação ao serviço que era atribuído.
			C.3.1.5 Sentido de orientação – a orientação na estrada foi reconhecido pelos participantes, na fase de adaptação, como um processo de dificuldade.
		C.3.2 Estratégias de adaptação – verbalizações referentes as estratégias na fase de adaptação.	C.3.2.1 Professor /colegas de trabalho - mencionam que os colegas de trabalho foram essências na fase de adaptação a actividade.
			C.3.2.2 Mapas – os mapas são reconhecidos como um factor facilitador para a fase de adaptação.
	C. 4 Integração –	C.4.1.1 Relacionamento interpessoal – tudo o	

	nesta categoria refere-se aos comentários relativos a fase de integração na empresa.	que diga respeito às características pessoas que tem auxiliado na fase de integração na empresa.
		C.4.1.2 Empresa – verbalizações em que mencionam a facilidades existentes na integração na empresa.
		C.4.1.3 “Dar-se ao respeito “ – situações em que dar-se ao respeito é mencionado como um factor facilitador na fase de integração na empresa.

Tabela de categorização

Categoria	Primeira ordem	Segunda ordem	Terceira ordem	Excertos de Entrevistas	
				Masculino	Feminino
A. Caracterização da Actividade	A.1 Percepções da Actividade	Responsabilidade		<p>V.F. - "Eu tenho responsabilidade! Eu tenho um camião, este aqui que nos estamos. Este conjunto aqui, deve estar na ordem dos 150 a 200.000 euros, é muito dinheiro, que nos é entregue à nossa responsabilidade. "</p> <p>V.F. – “ gente pega... como é que eu vou dizer, temos a mercadoria, temos que ser responsáveis por pôr a mercadoria à temperatura. "</p> <p>V.F. - "Porque, a responsabilidade de conduzir já é muito grande."</p>	<p>F.A – “responsabilidade é preciso ter muita responsabilidade... porque andar com um volante praticamente é uma arma, seja pequeno seja grande, praticamente é uma arma, como fosse uma arma. Esta a ver?! Mas isto é a minha opinião.”</p>
		Liberdade		<p>V.F. - "Tenho que ter liberdade, tenho que contactar com pessoas, tenho que ter contacto com várias coisas. Eu se tiver... se me puserem num edifício, para mim é matar-me. Não dá, não dá!"</p>	<p>F.A - "a liberdade, o meu sistema gosta de fazer viagens grandes não viagens pequeninas, não gosto de fazer locais. Não gosto de estar muito tempo no mesmo sítio."</p>
		Atenção		<p>A.S. – “atenção em cumprir com o trajecto e o destino, e carga, chegar o mais depressa possível ao cliente.”</p>	<p>F.A - "porque por vezes temos que ter muita atenção ajudar na</p>

				A.S. – “ Ter em atenção à condução que é praticada.”	conferência da mercadoria, temos que ter muita atenção. " F.A – “Atenção se temos dinheiro ou cheques para receber, ter muita atenção com a carga quando carrega e quando descarrega.” F.A – “Muito esforço e muita atenção na estrada. Porque os acidentes não acontecem só aos outros, acontece a qualquer pessoa.”
		Autonomia		V.F. - "A partir do momento que saio do entreposto da portaria, a partir daí, sou eu que faço planeamento todo, quando é que vou para, onde vou parar, quanto tempo vou parar. "	
	A.2 Demissões operacional/tar efas	Preenchimento de documentos		V.F. – “preocupação do preenchimento de guias” A.S. – “Depois é preencher as guias de transporte correctamente.”	FA - "preencher as guias de transporte, todos os passos, porque elas tem que ser muito bem preenchidas porque se não dá multa (...)"
		Conduzir		V.F. - "Porque, a responsabilidade de conduzir já é muito grande" A – Acima de tudo a grande competência que deveria ter, esse deveria ser a	

				única que se deveria por, era a condução.” A.S. – “Ter em atenção à condução que é praticada (...)”	
		Horários		V.F. – “Nós temos horários a cumprir, (...)” A.S. - “E cumprir horários.”	
	A.3 Riscos	Assaltos			F.A – “podes correr, por exemplo deixares a viatura ... quando fores almoçar deixares a viatura num local onde não te vão roubar a viatura (...)”
		Adormecer		A.S. – “o sono, o adormecer ao volante (...)”	
		Fadiga		A.S. – “fadiga, cansaço origina sempre riscos (...)”	
		Acidentes		A.S. – “é que hoje em dia à profissão com mais riscos do que outras, pode ir na estrada e ter acidente, andamos na estrada conduzimos muitas hora um veículo pesado e os riscos são grandes”	
	A.4 Evolução das condições de trabalho	Descarregar/carregar mercadoria		V.M. – “a nível de cargas e descargas, (...), porta-paletes, carrinhos de mão, ainda bem que evoluiu, se não estava muito mau.”	
		Equipamentos da acomodação de		V.M. – “o material que a gente tem nos carros para trabalhar, agora é raro	

		carga		haver uma corda, antigamente era cordas, encerados, agora não, é cintas (...)"	
		Veiculo		V.M. – “E os carros têm outra comodidade sem dúvida.”	
		Percursos		A.S. – “(...) na estradas, porque não são como são a agora, havia fronteiras tinha que se fazer alfandegas, era totalmente diferente do que e agora.”	
B. Trajectórias profissionais	B.1 Motivações para a escolha da profissão	Movimentação			F.A – "Sim! Confesso que não gosto de estar parada não gosto de estar fechada. Por exemplo, eu gosto desta profissão porque não estou no mesmo sítio."
		Comunicação		V.F. – “Conhecer as pessoas ver mundos diferentes (...)"	F.A – “E comunico muito com o público”
		Paixão		V.M. – “ (...) sempre tive uma obsessão por camiões, uma paixão (...)"	F.A. – “Isto já é uma paixão desde pequenina."
		Familiares		V.F. – “Foi! Na altura, foi por questões familiares (...)"	F.A – “ (...), porque os meus pais trabalhavam com camiões”
		Conhecimento		V.F. – “ Quer dizer, no fundo, no fundo aquilo que mais motivou, que mais vontade deu, foi precisamente o conhecimento que a gente tira daqui.”	
				V.F. – “ver mundos diferentes ideologias diferentes, culturas	

				diferentes, tudo isso (...)” V.F. – “depois conhecesse o país, quem diz o país.”	
		Desconhecimento		V.M. – “também vim ao desconhecido porque falavam tanto em camiões (...)”	
		Atracção		V.M. – “sempre tive a obsessão por camiões, uma paixão (...)”	
		Amigos /colegas		V.M. – “vim para aqui através dos meus colegas.” A.S. – “influência de terceiros que me entusiasmaram-me para ir apara os camiões.”	
	B.2 Formação	Inicial	Sem participação	V.M. - “não, não havia formações como há agora, metiam-me com um colega a fazer uma viagem e ele dizia faz assim, faz assado, faz a manobra assim, era assim que ensinavam. O patrão pós-me o carro na mão e olha desenrasca-te.” V.F. – “Não, nunca recebi nenhuma formação. A única formação que a gente recebe é quando é uma actualização dos tacógrafos, é a única.” AS - “na altura não havia formações de nada era pegar no camião e andar. (...) mandavam-me carregar diziam-me o destino e uma pessoa é que se tinha que desenrascar com os papeis	

				na mão e saber onde ficava... sabia que era para Espanha mas tinha que chegar lá e saber as coordenadas do destino, só sabia a cidade mais próxima e depois tinha que procurar.”	
			Participação		F.A. – “Inicialmente tive.” F.A. – “como iria ser o trabalho, como é que tinha que lidar com os clientes, também é importante. E outras coisas mais. Como por exemplo, higiene segurança no trabalho. Coisas ligadas à profissão.”
	B.3 Relação com a condução	Gosto		V.F. – “Adoro conduzir (...)” A.S. – “é aquilo que eu gosto de fazer.”	F.A. – “Sinto-me bem, gosto de conduzir carros grandes.”
		À-vontade		V.M. – “...dou-me bem não estou com aquela tensão a conduzir, vou mesmo à-vontade.”	
		Descontracção		V.M. – “...não vou agarrado ao volante, vou descontraído (...)”	
	B.4 Desempenho na actividade	Estratégias	Habituação	A.S. – “fácil, fácil não foi. Mas com o tempo uma pessoa acabasse por habituar.	
			Terceiros		FA – “(...) ma vez achei giro isto foi para ai há 3

					anos. Eu fui descarregar paletes de alcatrão, essas paletes 1000 e tal quilos, cada uma, e o terreno onde eu ia descarregar era num edifício da câmara e então o carro ficou um bocadinho inclinado (...) mas entretanto passa um senhor para aí com 40 e tal anos que trabalha num stand lá próximo. Hum... Eu fui lá pedir e ele foi logo predisposto.”
		Dificuldades	Condução	A.S. – “a condução em si, andar com muita atenção na estrada. Há sempre terceiros, que podem provocar certas e determinadas situações que uma pessoa se tem que precaver.”	
			Descarregar		FA – “Depende, se o carro tiver suspensão não. Mas se não tiver, às vezes sinto. Por exemplo o carro sem suspensão fica mais inclinado e sinto mais dificuldade em tirar a carga.”

					FA – “Quando as paletes são pesadíssimas, não vou dizer que sejam sempre, são pesadas o carro não têm suspensão, o terreno por vezes é inclinado ou seja existe dificuldade em puxar as paletes.”
			Serviço atribuído	V.F. - depende do serviço, eu quanto mais perto andar da [REDACTED] pior é o dia. Isto porquê? Porque se eu andar por muito longe, faço só uma carga vou e venho e descarrego só uma carga.”	
			Turnos	V.M. – “- o horário das 7 da manhã às 16h eu adoro, dou-me lindamente com esse horário”	F.A. -“ O horário, não gosto de fazer este horário, ninguém gosta.”
	B.6 Conciliação trabalho, família e vida pessoal	Constrangimentos		<p>V.M. – “mas havia dias que não o chegava a ver, ele saía as 7h30m para ir para a escola eu estava na cama quando vinha de trabalhar, ou melhor quando pegava de tarde ele tava a chegar e eu a sair já não o via e quando chegava á noite ele tava a dormir não havia hipótese.”</p> <p>V.F. – “Eu no fundo, no fundo estou privado da minha família pelo horário de trabalho que tenho.”</p> <p>A.S. – “com os horários que tenho é</p>	

				<p>difícil conciliar com a família, quando estou em casa estou as minhas filhas na escola e a mulher a trabalhar. Quando saio para trabalhar elas ficam em casa. É difícil, muito difícil”</p>	
		Estratégias		<p>V.M. – “tento conciliar o mais possível com a minha família, a minha mulher, o meu miúdo neste caso. Quando estou em casa, vou busca-lo à hora do almoço, assim passo mais tempo com ele.”</p> <p>A.S. – “no entanto, tento que conseguir conciliar da melhor maneira, como trabalho só de noite, faço um dia fora e outra em casa, o dia em que estou em casa tento conviver o mais possível.”</p>	<p>F.A. – “Como muita força de vontade. Quando a gente tem força de vontade a gente consegue tudo e mais alguma coisa, percebe?! Conseguimos com muita força de vontade.”</p> <p>F.A. – “é assim eles sempre foram muito compreensíveis e sempre me incentivaram, sempre me ajudaram psicologicamente, sempre me deram apoio.”</p>
	C.2 Discriminação	Formas não agressivas de discriminação			<p>F.A. – “Pois, normalmente se levo uma carga muito pesada as pessoas saiam logo para me ajudar. Eu acho isso muito giro!”</p>

		Atitudes discriminatórias			<p>F.A. – “Os homens têm aquelas conversas de homens. Eu noto que se entrar eles param, se tiverem aquelas conversas menos adequadas”</p> <p>F.A. – “E depois há alguns colegas de profissão que dizem – Pois, se fosse eu vocês não faziam isso! – Acho giro”</p> <p>F.A. – “Eu estava a fazer qualquer coisa no camião e ele disse-me assim – as mulheres é para estarem em casa – e eu disse-lhe assim – seriam se a casa caísse do ar – eu não gostos destas bocas acho que isso é machismo, acho eu.”</p>
--	--	---------------------------	--	--	--

		Atitudes auto discriminatórias			<p>F.A. – “Como eles, são homens, não é?! E eu sou mulher, eu entendo que devo estar no meu espaço. É só isso”</p> <p>F.A. – “Não, sou capaz de me por a fazer... a preencher papeis que tenho para preencher ou isso. Mas não tenho muita tendência para ir para a sala. Não, não vou!”</p>
		Atitudes não discriminatórias		<p>V.M. – “não, porque já se vê lá mulheres a conduzir, eu acho que a minha firma esta virada para o futuro, e esta preparada para esse tipo de pessoas entrar no nosso mundo, acho que isso não acontece. Na minha firma acho que não são mas nas outras até são.”</p> <p>A.S. – “na minha empresa são tratadas de igual forma, fazem tudo os que os homens fazem.”</p>	<p>F.A. – “O facto de eu ser mulher. Para alguns colegas não caiu bem. Considero que pensei que eu lhes roubei o espaço. Mas só um ou outro mas já foram embora. Houve uma vez que um ou dois me mandaram uma boca esquisita. Mas há de se fazer o quê. Não há nada para se fazer.”</p> <p>F.A. – “ Às vezes há aquelas bocas que</p>

					pronto... é brincadeira... eu às vezes ligo outras vezes não ligo eu tento ser simpática porque eu acho que isso é importante até porque parece que o trabalho corre melhor”
	C.3 Inserção da mulher	Modificações no colectivo de trabalhadores		V.M. – “outra maneira de ver, sei lá, respeito talvez e claro que uma pessoa não pode falar para uma miúda como fala para um colega é normal tem de haver um respeito talvez isso.”	F.A. – “se calhar, não vou dizer todos mas se calha para alguns, incentivar mais na profissão, porque alguns homens andam aqui por andar...”
		Modificações nas condições de trabalho			F.A. – “sei lá, não houve nada assim (...)”
	C.4 Adaptação	Dificuldades de adaptação	Medo de errar	V.M. – “é o desconhecido nós temos sempre um bocado de dificuldade, como é que se faz, e medo de errar.”	
			Estradas	A.S. – “senti dificuldades na estradas, porque não são como são a agora, havia fronteiras tinha que se fazer alfandegas, era totalmente diferente do que e agora”	
			Perder as noites	V.M. – “os pontos principais era perder as noites, isso era o que me custava mais.”	

			Serviço	V.M. – “A nível de serviço foi uma “dor de barriga” quando o patrão me pós a fazer nacional”	
			Sentido de orientação		F.A. –“ ... porque é assim a todos os sítios que eu ia, eu nunca fixava. Estas a ver?! Nunca fixava, porque não sentia obrigada a o fazer. Na distribuição fui obrigada a esforçar me imenso”
		Estratégias de adaptação	Colegas de trabalho	V.M. – “tive um bom professor que indicou certas manobras.”	F.A. – “Tinha um mapa e pronto. Também pedia ajuda quando era necessário.”
			Mapas		F.A. – “Tinha um mapa e pronto. Também pedia ajuda quando era necessário.”
	C.5 Integração	Relacionamento interpessoal		V.M. – “fui bem aceite, colegas ajudavam-me.” V.F. – “Porque feliz ou infelizmente, eu vim para um seio, neste caso o da [REDACTED], é pah, em que encontrei o seu pai, encontrei vários amigos (...).” A.S. – “o auxílio dos colegas foi fundamental.”	F.A. – “ A aceitação por parte deles, nunca notei que houvesse discriminação.”
		Empresa		V.M. – “não conhecia ninguém, fui bem aceite (...)”	F.A. – “Nesta empresa que trabalho, sempre fui

					<p>muito bem recebida. Aliás eu sou sempre bem recebida na minha empresa e fora da minha empresa colaboram.”</p>
		<p><i>“Dar-se ao respeito”</i></p>			<p>F.A. – “Não, não de forma nenhuma. Já perguntaram uma vez, acho que foi em tribunal, perguntaram-me como é que era trabalhar num mundo de homens (...) É uma profissão como outra qualquer, costuma-se dizer que quem se dá ao respeito é respeitado.”</p>